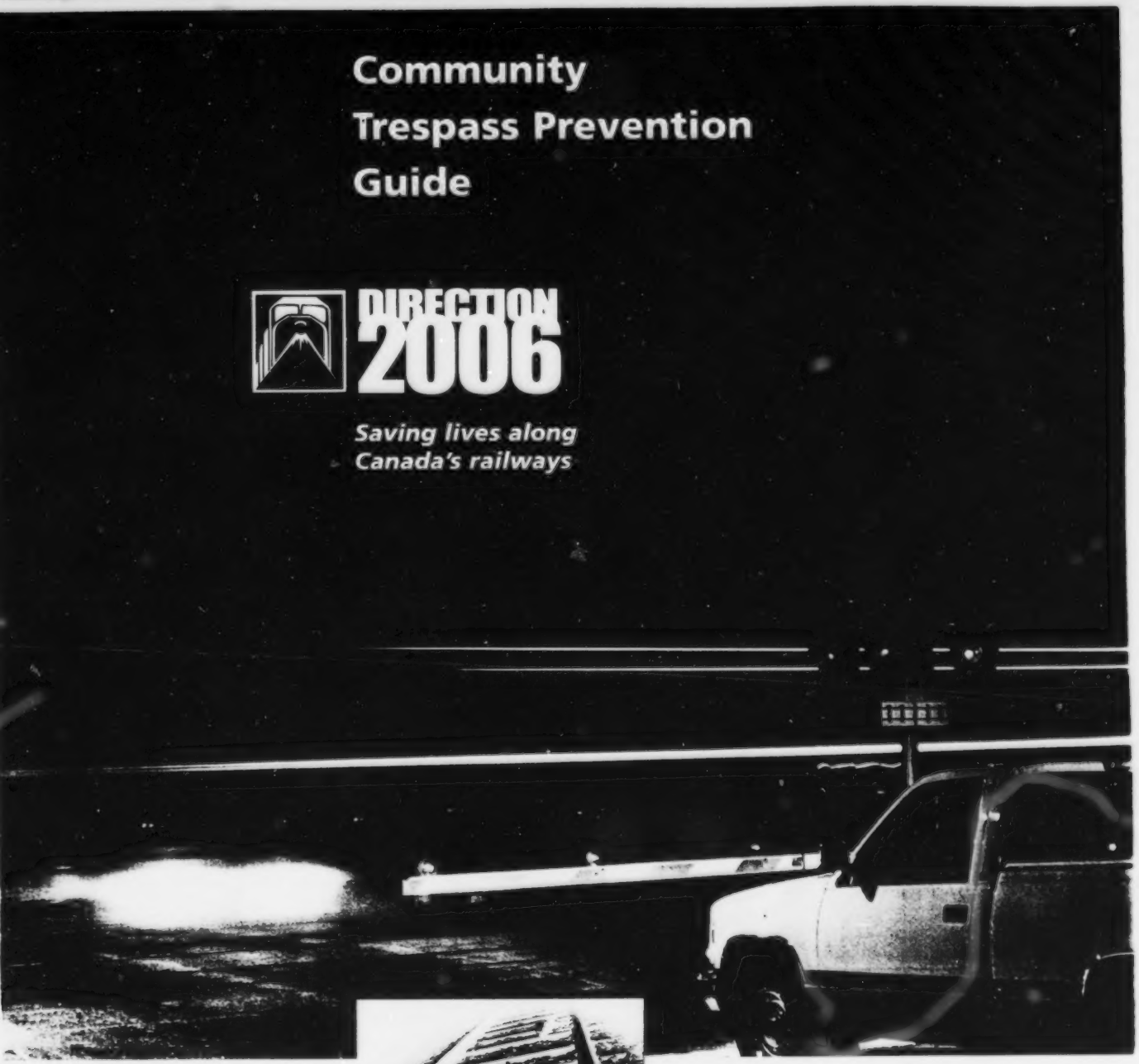
Community Trespass Prevention Guide

DIRECTION 2006

Saving lives along Canada's railways



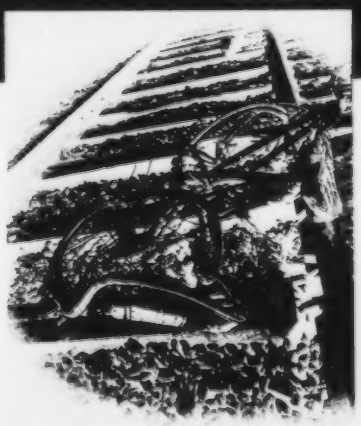


TABLE of CONTENTS

1-1 Introduction

2-1 Program Overview
Program Goal, Objective, Strategies

2-2 Target Audience, Program Chronology

2-3 Technical Assistance

3-1 Development of a Strategic Plan
Program Goals, Objectives, Strategies

3-2 Implementation Plan, Evaluation

4-1 Program Staff
Community Partnerships, Community Coalition Building

4-2 Group Dynamics *How Coalition Partners Can Help*

4-3 Committees

5-1 Trespass Targeting
Trespass Site Evaluation

5-2 Surveys

5-3 Tips for Getting Accurate Survey Results
Interviewing Tips

6-1 Police Services Participation
Contacting Police Services – Pre-Contact

6-2 Contacting Police Services – Making Contact
Police Services Participation

7-1 Campaign Materials

8-1 Media and Public Relations

8-1 Working With the Media
Monitor Local Media, Editorial Meetings

8-2 When Incidents Occur
Building Understanding About Trespassing

8-3 Addressing Suicides
Train Crew as Victims, Interviews

8-4 Preparing for Interviews
Doing the Interview

8-5 Following the Interview
Media Summary

8-6 Media Kit

8-6 Program Evaluation

100-05403/

APPENDICES

A Site Evaluation Form

B Attitudinal Survey Call Record

B-1 Needs Assessment

B-2 Trespassing Questionnaire via Telephone

B-3 Interviewing Trespassers One-To-One

B-4 Trespassing Survey of Community Groups on Trespassing (Sample Form)

B-5 Trespassing Survey of Community Groups on Trespassing (Sample Form #2)

C Strategic Plan

D Evaluation Report Guidelines

E Coalition Partners

F Trespass Task Force

G Operation Lifesaver
Highway/Rail Safety Material List

H Myths and Realities

H-1 National Safety Program at Work to Reduce Highway/Rail Crossing Collisions

H-2 10 Tips to Save Your Life or That of a Friend

H-3 Railway Facts

H-4 Highway/Rail Grade Crossing Facts

INTRODUCTION

Throughout the railway industry, the highest category of injuries and fatalities involves people trespassing on railway rights-of-way. The railway industry has trespass prevention programs. These guidelines offer detailed instructions on how railways, communities, police services and other groups can best work together to implement prevention activities.

This Community Trespass Prevention Guide (CTPG) is a Direction 2006 initiative, designed to be used by provincial safety agencies, community groups, railway personnel, Transport Canada and police services agencies working together. Depending on the type of agency involved and the participants' level of public information and education experience, the guide may be used as a manual offering detailed instructions to CTPG implementation, or as a source of ideas to supplement existing CTPG activities.

It is unlikely that all activities contained in this guide will be used in each individual program or in every location across Canada. Nevertheless, it is a good idea to review the entire guide to get a more complete sense of how all of the components of the program fit together.

The CTPG guide has been written to provide comprehensive planning and implementation information. It is meant to be used in any community through which railways operate. The guide is meant to be general enough to use on railway properties involving passenger and/or freight operations, yet comprehensive enough to address the full range of activities required to plan, implement and evaluate trespass prevention efforts.

As comprehensive as the guide is intended to be, all activities may not work in all cases. Individual communities may implement some activities slightly differently from those suggested in the guide. In other cases, actual implementation of CTPG activities may radically depart from the activities suggested in the guide. Users of the guide should, therefore, exercise their judgment to take from the guide those approaches that will best fit their individual circumstances.

The guide is also meant to be a "living" document. Changes to it are bound to result as communities begin to incorporate the ideas it contains.

The guide is divided into major subject areas which include the following:

CTPG Overview
An overview of the Community Trespass Prevention Program (CTPG), its goals, objectives and strategies.

Staff
Discussion of community coalitions and organization of coalition partners into committees.

Targeting
Targeting high incidence areas before implementation of Program activities.

Police Services
Solicitation of community police service agencies.

Campaign Materials
Materials available to publicize trespass prevention activities.

Media and Public Relations
Acquiring media attention and developing a positive program to involve the community.

Evaluation
Benchmarking at the beginning and evaluation at the end to measure effectiveness and determine future direction.

PROGRAM OVERVIEW

The Community Trespass Prevention Guide (CTPG) is a public education program that combines public awareness with pro-active police services. CTPG uses public education and police services to educate the public and reinforce the concept that trespassing on railway rights-of-way is an illegal activity with serious consequences that frequently result in serious injury or death.

CTPG programs are most successful if goals and objectives are stated in terms that are measurable and quantifiable. Most importantly, CTPG activities should be ongoing and self-sustaining so that once initiated they will continue for years to come.

Program Goal

The goal of the Community Trespass Prevention Guide is **to create a safer community by educating the public about the serious consequences resulting from trespassing on railway rights-of-way and thus foster development of long-term trespass prevention strategies.**

Program Objective

The objective of the Community Trespass Prevention Guide is to help achieve the national objective of Direction 2006 and reduce the number of trespass incidents (injuries and deaths) by 50% by year 2006.

Program Strategies

- Educate community on hazards associated with trespassing on railway rights-of-way by obtaining media coverage of CTPG.
- Support CTPG coverage with police services having jurisdiction over targeted communities.
- Develop CTPG efforts in communities by encouraging participation by local businesses, schools, federal and provincial agencies, police services and other community groups.
- Develop continued trespass prevention program activities.

TARGET AUDIENCE

For Community Trespass Prevention Guides to be effective they must reflect the concerns, interests, needs and fears of affected audiences. Lacking more specific data, CTPG efforts should focus on the most affected groups. Where more than one area is under consideration for CTPG activities, evaluation worksheets are available to help identify sites. The Site Evaluation Form (see Appendix A) may also serve as a vehicle to identify the target audience.

Although media and enforcement activities associated with CTPG programs may reach many individuals in the target audience, unless the underlying reasons for trespass activities are determined, it is unlikely that significant trespass reduction will result. For example, if the right-of-way is the only access to schools or shopping districts from neighbouring communities, then a public awareness campaign may not address community needs, nor will it likely succeed in the reduction of trespassing. Similarly, where railway rights-of-way may be used in situations where "normal" recreational facilities do not exist, CTPG efforts are likely to have, at best, short-term benefits. Therefore, members of target audiences and other relevant community organizations must be involved in the CTPG process.

Program Chronology

The chronology of CTPG activities may vary depending on individual community circumstances. A sample chronology is supplied below. Most, if not all, of the activities suggested in the sample will be undertaken during implementation of CTPG activities but not necessarily in the order identified.

Step 1 Identify Corridor for CTPG Activities

Step 2 Identify Community Needs – Enlist Community Support

CTPG is most effective when communities are involved in the process of identifying the needs, then endorse and implement CTPG activities. The following suggestions could be helpful in achieving support.

1) Attitudinal Survey Call Record (see sample form Appendix B) and Needs Assessment (see Appendix B-1). (B2-B5 may also be considered in the process.)
2) Community meetings.
3) City Council meetings.
4) One-on-one meetings with city officials.

Step 3 Identify Coalition Team – Develop Strategic Plan

With the assistance of the community coalition team, develop a strategic plan using example in Appendix C.

Step 4 Staffing CTPG Initiatives

1) Identify community resources.
2) Get commitments from community participants.

Step 5 Trespass Assessment

Using the Site Evaluation Form (see Appendix A), determine required CTPG activities.

Step 6 Attitudinal Survey

Survey community (see samples in Appendix B) prior to commencing CTPG activities to determine attitudes towards and knowledge of trespassing.

Step 7 Customize Media Materials

Modify materials to fit community needs.

Step 8 Target Enforcement Efforts

Contact police services, including prosecutors and judges, to enlist their support

Step 9 Gather Data During CTPG Activities

Gather statistics during CTPG activities to evaluate the program's effectiveness.

Step 10 Conduct Post-Program Attitudinal Survey

Conduct the same type of survey after all CTPG activities are complete to determine if behaviour modification has occurred.

Step 11 Evaluate CTPG Activities

Use the CTPG Evaluation Report Guideline in Appendix D to determine the effectiveness of the program.

Step 12 Follow-Up

Determine where in the CTPG process to begin again, and select the most effective time frame to continue with program activities.

Technical Assistance

As implementation of CTPG activities is undertaken, technical assistance will undoubtedly be required. A resource list of potential coalition partners can be found in Appendix E.

DEVELOPMENT OF A STRATEGIC PLAN

A strategic plan can be as simple as an outline of CTPG activities or as complicated as a multi-volume document. Irrespective of size, CTPG strategic plan development will assist with determining tasks required to: (1) accomplish a Trespass Prevention Program, and (2) help identify appropriate resources. The CTPG Strategic Plan (Appendix C) suggests those items that should at least be considered during development.

Program Goals

Each community that gets involved with CTPG must assess its reasons for doing so. It may adopt the goal suggested in the **PROGRAM OVERVIEW**, specifically:

Create a safer community by educating the public about the serious consequences resulting from trespassing on railway rights-of-way.

Alternatively, the community may develop goals of its own. Either way, development of program goals helps the community focus on trespass prevention issues that will be addressed by implementation of CTPG activities.

Program Objectives

Program objectives are the details of program goals. In the case of trespass prevention, it is the reduction and/or elimination of trespassing on railway rights-of-way. Again, community needs may differ, so they should be articulated here.

Strategies

Strategies identify in general terms those actions required to accomplish program objectives and to quantify the results. The following are recommended for CTPG:

- Identify the level of trespass activity in terms of site evaluation, contacts, incidents, injuries and fatalities.
- Assess needs and attitudes of the community.
- Determine if there are reasons the community believes trespassing is a "legal" activity.
- Determine target audiences.
- Develop awareness and behaviour modification campaigns to reach target audiences.
- Enlist support of community police services agencies and legal agencies if possible.

Implementation Plan

After enlisting community support, develop an organization chart that identifies the various people responsible for implementation of program activities. In the organization chart, identify lines of communication, meeting schedules, responsibility for reporting, etc. In addition, charge committees with the responsibility for evaluating program activities.

Evaluation

An effective evaluation program is essential to continue CTPG activities. Evaluation of each aspect of the program provides needed rationale to make the CTPG a self-sustaining program with continued support by the community.

PROGRAM STAFF

Participants and committee requirements may differ from community to community. One person should have the overall responsibility for CTPG activities. The Committee chairs can be responsible for their specific areas, working in conjunction with the local, civic or community leadership. Some efforts might require additional staffing.

Community Partnerships

While trespassing is a difficult issue to address, several CTPG Coordinators have had success working with business and community leaders. In particular, partnerships among the local police services, railway police and other local security officers are yielding good results for safety both on and off the tracks. Community problems, like gangs, graffiti, and abandoned businesses along the tracks, require a "whole community" approach to prevent trespassing. When all parts of the community bring strengths and resources to the table, it is much easier to address what previously appeared to be insurmountable problems.

Community Coalition Building

Community support is extremely important to successful implementation of CTPG activities. Building community coalitions becomes critical to the success of the program. The following are some of the steps for creating working coalitions:

- Determine community needs and who and what organizations will have the best opportunity for meeting them. Coalition partners include individuals and organizations who have a stake in trespass prevention. They also include local government officials, public health professionals, chairs of influential groups, school administrators, business leaders, Operation Lifesaver, railway customers, Transport Canada, municipal governments and community planners.
- Provide information research relating to trespass prevention to gain the interest of coalition partners, i.e. statistics.
- Draft letters to potential coalition partners, inviting them to organizational meetings or to explore CTPG activities in a more personal one-on-one meeting.
- Be prepared to expand coalitions by being open to anyone wishing to join the trespass prevention "team".
- When meeting with potential coalition partners, be prepared to explain trespass prevention activities, what that person (or organization) can do to support CTPG activities, what stake they have in trespass prevention and the benefits they derive from being involved.
- Contact many companies. There will undoubtedly be many rejections, but it is unlikely that people or organizations will volunteer without first being asked.

Group Dynamics

Once a coalition has been established, gather coalition partners for an introductory meeting. Use this opportunity to review CTPG goals, objectives and the strategic plan. Determine the desires, interests, and talents of each coalition partner for assignments to CTPG committees. This is also a good time to select committee chairs, determine when committees will meet, and establish reporting requirements, both in terms of format and when they are due.

Use the first meeting as a brainstorming session. Review program activities and ask for input and ideas. Be receptive to anything. There may be original ideas which, when first introduced, may sound outlandish, but when implemented can be highly successful. Use this meeting as an opportunity to fully explore how coalition partners can participate in the CTPG.

How Coalition Partners Can Help

Urging media involvement Aside from being influential in their own right, community coalitions often create media attention. A letter-writing campaign from the coalition can be a very effective means of getting media attention. When radio or television stations or newspapers receive letters from business people, educators, police services, judges and safety specialists, they can be persuaded to air Public Service Announcements (PSAs), write articles or provide other media coverage.

Getting Support from Local Officials Some coalition partners may have influence with their city or town government officials. Encourage them to use this influence to involve these officials in the Community Trespass Prevention Program, and if not in the broader program, in specific CTPG activities. The same letter-writing strategy used to get media involvement can be used to involve local officials. Likewise, local officials can be persuaded to get other government organizations involved or to become coalition members. Continually look for ways to expand the coalition to include other members and organizations.

Developing Network/Resource Linkages By definition, coalitions are composed of members with different skills. Use coalition partners' skills and talents to access resources. For example, partners with computer skills can develop databases or permit access to the Internet.

Helping to Conduct Surveys One important resource coalition partners bring is time. Coalition partners can volunteer their time to collect information like attitudinal survey data once they are trained and provided with instructional material.

Comparing Past Experiences Many coalition partners may have already been involved in safety program activities, community outreach efforts or other types of group activities. They bring fresh ideas and contrasting viewpoints.

Writing Guest Opinion Columns Coalition partners can write letters to the editor or guest opinion columns.

Coalition Partner Recognition Coalition partners will likely remain enthusiastic if their work is recognized whenever possible. Forms of recognition include public acknowledgement in meetings, newsletters, newspaper articles, or thank you letters including handwritten personal notes.

Committees

Establishing a committee structure provides the coordinator with a framework for dividing work and delegating responsibility in a logical manner. As with other aspects of CTPG, committee structures (and even the types of committees) will differ from community to community. The guidelines that follow need to be modified to satisfy individual needs.

Education Committee The Education Committee should help identify those groups that could benefit from receiving an Operation Lifesaver trespass prevention presentation. Once they are identified, the Committee should schedule these presentations. The Committee should also decide what handouts to use for the presentations. Another function of this group would be the distribution of materials outside of presentations.

Police Services Committee This committee is responsible for gathering contact, injury and fatality data. This data is to be used to encourage communities to become involved and evaluate CTPG.

Public Relations Committee Public Relations Committee members are responsible for preparation and implementation of public awareness campaigns. This includes the preparation or modification where appropriate and distribution of campaign materials, promotional items and Public Service Announcements (PSAs). The public relations committee should also be responsible for planning and executing major public awareness campaigns.

Engineering/Operations Committee Many activities performed under the CTPG will focus on evaluating existing conditions, behaviour modification or changes to railway operating practices and/or physical obstacles. Some examples of this would include erection of fences (or other barriers) or slight changes in operations. Suggested committee members would include railway operations personnel, railway/community engineers, community planners and community leaders.

Evaluation Committee This committee has two major responsibilities: (1) assess the effectiveness of CTPG program activities, and (2) develop timetables and strategies that outline when CTPG program activities should be repeated to be most effective.

TRESPASS TARGETING

To achieve the best results, it is important to identify where the highest trespass activity occurs. Railway data and Transportation Safety Board (TSB) statistics, in the form of contact information, number of trespass incidents and injury/fatality data help do this. Local police services data may be used to supplement or provide additional information. Statistics identifying a trespass activity baseline serve as the basis on which the effectiveness of CTPG activity will be evaluated.

Trespass Site Evaluation

Railways and Transport Canada can identify areas of the right-of-way where there is a history of trespass activity. Site surveys can be performed to determine where to conduct trespass prevention activities. Please refer to the Site Evaluation Form in Appendix A. Site evaluation surveys should include the following:

- Trespass area
- The origin and destination of trespassers
- Examination of design problems, such as pedestrian walkways, bike or jogging trails

Physical characteristics that should be evaluated include:

- Evidence of trespass activity (i.e. paths, camps, graffiti, cans and other debris)
- Make-up of surrounding area (i.e. schools, factories, parks, beaches, streams, lakes, bus stops)
- Fencing conditions (i.e. holes or other damage, if fence intact or parts removed)
- Ease of access (i.e. at grade, physical barriers, elevated, alternate legal crossing, trestles and tunnels)
- Train operations (i.e. number of tracks, speed of trains, sight distance, whistle bans, frequency, switching operations, type of movement or switching zone)
- History of incidents (i.e. injuries and fatalities)
- Signage (i.e. posted, location, legible, wording or clear pictogram)
- Longitudinal Trespassers (i.e. bikers, hikers, hunters, fishermen, snowmobilers, users of All Terrain Vehicles (ATVs)
  (See Appendix A for a sample Site Evaluation Form)

Attitudinal Survey

As CTPG activities are identified there will arise a need to determine what part of the community is most affected by trespassing and how best to design a public awareness and education campaign that would eliminate trespass activity. One way of getting that kind of information is to perform an attitudinal survey to determine what the community thinks about trespassing on railway rights-of-way. Given this type of information, CTPG activities can be designed to address underlying reasons for trespassing.

The survey conducted prior to implementation of trespass prevention activities is conducted again upon conclusion of those activities. In so doing, a comparison can be made against the baseline information. This will help evaluate the effectiveness of CTPG activities.

The surveys can be done in several different ways: telephone, door-to-door or by mail. The least expensive and probably the most effective is to do the telephone survey.

Attitudinal Survey Call Record (Appendix B)

(To be used with great caution. Contact your organization's Public Affairs office prior to any survey.)

To conduct the telephone survey it is best to develop a survey questionnaire for volunteers to use.

The survey sample should be designed by a professional marketer so that responses reflect the entire community; however, if there are indications that most of the people trespassing are teenagers, it should be designed in a way that reflects the entire spectrum of the teenage population. Be certain you have representation of your target population for age, sex, etc., when developing the survey. The size of the survey sample is a function of the size of the community.

Contact local marketing and advertising agencies. One of them could be willing to take *pro bono* clients. Check also with your local marketing agency.

If non-marketing organizations are used, select volunteers who speak well and are comfortable talking to strangers. Think about using local college or university students. Graduate students may appreciate the opportunity to gain experience on a project like this. Bilingual personnel should be considered.

Conduct training to familiarize interviewers with the survey questionnaire, the CTPG program, and the survey procedures. Provide background information on Trespass Prevention Programs and about the impact on the community. It is useful to have access to resource personnel, injury and fatality data while training.

Interviewers need to know how to answer questions from respondents, complete call records, and how to edit and file completed questionnaires. Training affords interviewers an opportunity to observe interviews, listen to critiques of interviews, do interviews themselves and be interviewed.

Tips for Getting Accurate Survey Results

- Interview between 3:00 p.m. and 9:00 p.m., Monday through Thursday. You may also interview on the weekend. Under no circumstances call after 9:00 p.m.!
- Interviewing should be conducted from a central location so that interviewers can be supervised and have someone available to answer questions that may arise.
- If a respondent is busy (for example, eating dinner), be courteous and arrange a callback time.
- Interviewers should be prepared to answer questions by the respondent. Provide a list of questions respondents might ask and the correct answers to each interviewer.
- Caution interviewers not to discuss survey responses with anyone; confidentiality is guaranteed and should be maintained.
- Maintain call sheet to record when no one answers the phone, getting telephone answering machines or callbacks. (Appendix B)

Interviewing Tips

To be statistically correct, it is important to introduce as little bias into the survey as possible. It is important, therefore, to be consistent when asking survey questions. The following tips should help.

- Read each survey question exactly as written and in the same order as it appears on the questionnaire.
- Read slowly enough for the respondent to understand each question.
- Read the entire question before accepting an answer.
- Provide neutral verbal feedback.
- Use standard cues or probes to help the respondent answer questions more fully.
- Don't lead respondent to an answer; keep tone of voice neutral, and avoid inflections. Be professional and use tone of voice that conveys assurance and interest in what respondent has to say.
- If unsure that the respondent has heard or understood the question, repeat all of it.
- When asked to repeat one option in a question, repeat all options.
- If a respondent becomes angry or breaks off interview, remain courteous and thank them for the time they were able to give.

POLICE SERVICES PARTICIPATION

Police services participation will achieve optimal success when such efforts encompass all segments of the police services community working in conjunction with community leaders and legislators. These segments are comprised of, but not limited to, local security, police and legal agencies. It is crucial that local police services participation is reinforced by prosecutors willing to prosecute and judges willing to impose sentences prescribed by existing laws.

With the increase of commuter and freight rail traffic in many metropolitan areas in recent years, police services have seen a significant increase in rail-related problems. These increased enforcement issues usually present themselves without the advent of increased manpower or, in some cases, proper training. Increased participation by local policing jurisdictions, however, would supplement smaller railway police departments. The common goal for either of the services is the reduction of crime. Past experience has shown that without the support and pro-active implementation from local police services, public awareness and education programs fail.

Most provinces have existing by-laws or ordinances that address trespassing issues. However, the fines and/or penalties imposed do not deter people from trespassing. Additionally, most agencies do not view rail trespass violations as a primary enforcement activity. Part of the Trespass Prevention Program should be to encourage newer, stronger legislation to fortify the judicial process and to focus on the importance of enforcement of trespass violations.

Contacting Police Services – Pre-Contact

When preparing to contact local police services it is important to remember they must be presented with a compelling argument for being involved in trespass prevention activities. They have to be convinced trespassing on railway rights-of-way is not only a railway problem, but also a community problem. There are several ways to do this. Trespass statistics identifying the level of trespass incidents help, especially if "high profile" injuries or fatalities are involved. It also helps if data indicates there are significant numbers of "repeat offenders".

Know the police services involved in your community. Railway rights-of-way may often span several jurisdictions. Determine which police services have local jurisdiction, and determine the types of criminal activities over which they have enforcement responsibility.

Most police service representatives fall into one of four job categories; administrative, management, supervisory and line community officer. Each of these categories has a different role and responsibility and their participation in enforcement activities may vary greatly. In some agencies, a single representative may be responsible for more than one area of responsibility, i.e. smaller agencies may not have clearly defined separations between management, administrative, and supervisory functions.

In most large agencies, the management positions usually are responsible for the overall operation of the agency/department. They represent the executive level and are usually responsible for managing the department budgetary issues and for-

mulating policy. The administrative ranks are generally responsible for liaison between agencies and maintaining day-to-day operations. The supervisory ranks are responsible for ensuring the line functions are carried out and subordinate personnel are conducting themselves within department guidelines. The rank and file officers are responsible for the day-to-day enforcement of their department's areas of responsibility.

Before making the initial contact, specific information concerning the agency's size and areas of responsibility should be developed. Special consideration should be given to identifying the particular problems the agency should be concerned with, i.e. how many trespassing violations are occurring, what are the rail-related incident rates for the local jurisdiction, and/or what enforcement or education efforts are currently being utilized. Remember, the objective with police services is to solicit their cooperation and understanding in achieving a common goal.

Be prepared to seek police services participation indirectly. Pitch the Trespass Prevention Program to local government officials, media, school districts, insurance companies, local health officials and during civic meetings. Stress the importance of police services participation and let these groups take the lead in getting police involved.

Contact representatives of police services associations or unions. Their endorsement can be valuable in acquiring police involvement.

Persevere! Always attempt to enlist community and local police involvement. It may take a tragedy to get them involved, but be prepared to initiate a dialogue whenever the opportunity presents itself. Timing and sensitivity are critical when making contacts within the community after a tragic occurrence.

Contacting Police Services – Making Contact

After determining *which* police services to contact, next determine *who* in the agency to contact. Although informal contact with the area officers is nearly always beneficial from the standpoint that it opens the lines of communication, it is advisable to make formal contact through the Chief Administrator, where you can make arrangements to meet and speak with a representative. When contacts are made through the Chief's office, he or she may pass the information forward to the appropriate unit or person within the department. In some cases, for example, the contact may be the Office of Traffic Services, Public Affairs, or Community Affairs.

Always start with a formal introduction of the Trespass Prevention Program and request their assistance. Stress some of the benefits other police services agencies have derived from becoming involved in this program. Among them are:

- Training available, which may be cost neutral to the department
- Decrease in rail-related incidents involving trespassers
- Issuing citations for other criminal activity
- Enhanced community relations
- Positive attention from the media
- Heightened awareness of the safety issues for the officers when working around railways.

Police services, in recent years, have not been exempt from cutbacks in resources.

When speaking to supervisory and field officers, stress the importance of officer safety when working around or near the railway tracks. Most officers are unaware that they can and should contact the railway dispatcher when working around the tracks. (One example of a tragedy involving a police services officer would be a city detective who was conducting an investigation along the railway right-of-way. He became so engrossed with his examination along the tracks, that he did not hear or realize a train was approaching until it was too late. This catastrophe could have been avoided if someone had contacted the rail dispatcher regarding the investigation. The dispatcher would have notified the engineer of the activity on the right-of-way).

Police Services Participation

Once police services officials understand the importance of their endorsement and participation, be prepared to illustrate exactly how they may help. Show where there is existing evidence of trespassing or illegal activity. Review trespass contact, injury, and fatality records with them which target the areas where trespassing activities exist. Be flexible and open to suggestions from the personnel contacted.

Several recommendations may be made as to methods of eliminating the trespassing problems in their jurisdiction. Among these are:

- **Security Analysis Site Evaluation:**

  Examine problematic area

  Tracking of incidents

  Vandalism

  Observation of physical evidence that problems exist

- **Community-Based Programs:**

  Officer on the Train

  Helpers on the Hi-rail

  OL education presentations to make both the officers and the public aware of regulations involving grade crossings and rights-of-way

  COPER (Community Orientated Police Educational Rides)

  STOP (Student Trespass Observation Program)

- **Enforcement:**

  Develop pocket guides listing related offences against railways

  Make contacts with other agencies with similar trespassing problems and exchange ideas regarding trespassing trends and problems

  It is also advisable to make police services cognizant of inherent difficulties involved in trespassing enforcement, such as:

- **Social and economic problems:**

  Homeless population growth in recent years

  Runaway (teens) population growth

  High unemployment

- **Enforcement difficulties:**

  Existing laws that are overlooked by the judiciaries

  Remote access problems

  Strained police resources

  Relatively low-priority crime

Police services can become part of the solution to trespassing on railway rights-of-way through education for both the officers on the street and enforcement of the trespassing violations.

CAMPAIGN MATERIALS

One of the major components of the Trespass Prevention Program is public awareness or education. Public awareness is accomplished in many ways, including media campaigns (print, radio and TV).

Media materials available include public service announcements (PSAs), posters, and camera-ready art. Many will be available through Direction 2006 and Operation Lifesaver.

Operation Lifesaver materials are available from provincial Safety Councils or Leagues and Operation Lifesaver (OL) committees. If you do not know who your OL Coordinator is, contact Operation Lifesaver at 1-514-879-8558.

(See Appendix F for Trespass Task Force and Appendix G for Operation Lifesaver Highway/Rail Safety Material List.)

MEDIA AND PUBLIC RELATIONS

Everyday, the public is bombarded with millions of bits of news and other information. Trespass prevention is forced to compete with all of these thoughts and ideas. The role of the media/public relations committee is to develop methods to reach the media and our neighbours with a lifesaving message. We must raise their interest to get our message prominently placed and before the eyes of the public. Where there are no media opportunities, it is this group's job to create them.

Who/What is the Media?

Smaller Communities

Weekly Community Newspapers
Club Newsletters
Websites have the potential to reach all-sized communities.

Medium-Sized Towns

Weekly Community Newspapers
Radio News and Local Talk Shows
Mall Newspapers
Chambers of Commerce
Cable Television Stations

Larger Cities and Towns

Canadian Press
Metro/Business Sections of Daily Newspapers
Community Business Journals/Community Club & Association Publications
Radio News Department
Cable Television
Chambers of Commerce
Company Newsletters

Metropolitan Areas

Television News Departments
Television Talk Shows
Radio News Departments
Cable Television
Company Newsletters
Trade Magazines
Mall Newspapers

Working With the Media

Any activity used to educate the public should include a component to use mass media because the educational message will be disseminated to a much larger audience. Contacting reporters and editors, therefore, is an important part of CTPG activities. Establishing a good working relationship with local editors and reporters will help get CTPG activities prominently displayed in the media.

Make a habit of keeping a record of media personnel who report on trespass prevention or railway safety. Send them updated information about your commu-

nity's efforts to prevent tragedies. Trespass statistics are popular with reporters because they are facts on which stories can be built. This is REAL NEWS, not a feature story.

Prior to approaching the media, use the various media directories to compile a list of media targets. The list should include the media type, name of the media/contact person, address, telephone number and fax number. Develop another list with the names of the publications, PSAs (either radio cassettes or VHS cassettes) and brochures or flyers to be sent or hand-carried to each person identified on the media list. Compile these lists in a database program capable of generating mailing labels. This way you will be able to contact the media at once and immediately know who has received CTPG information and specifically what they have received.

Monitor Local Media

Watch/read/listen to determine the quality and amount of local coverage and to determine which reporters are assigned to a certain type of story – the story you have to tell. Pinpoint these reporters and follow the stories they are doing, so you know their style, the types of questions they ask. Don't be afraid of a reporter that asks tough, fair questions.

Identify the person from your organization who is most qualified to answer media inquiries

Have this person well-briefed by the chairs of the committees, so all areas of potential questioning are covered and the interviewee feels comfortable answering a variety of inquiries.

Editorial Meetings

Schedule editorial sessions to familiarize reporters or editors with information about trespass prevention. Provide statistics and much of the information used to involve police services in CTPG activities – good, fact-based information. If police services are involved, be sure to let the reporter know. If your relationship with the police is well enough developed, have a joint meeting. Local, provincial and federal police have the most recent information on crime, collisions and illegal activities.

Prepare media kits that have background information about the Community Trespass Prevention Guide (CTGP). When meeting with the media, always be prepared to leave something such as a media kit, a copy of a new video or a public service announcement. These items will be a reminder of your visit and the importance of Operation Lifesaver to the community. In addition it is helpful to leave your business card so that the media is able to reach you at a later date.

When Incidents Occur

Trespassing incidents are more difficult to discuss with the media than a collision at a crossing. It is much easier to point to a crushed vehicle and see exactly where the point of impact occurred. In most instances one can identify the driver, a vital detail for a reporter in search of information to complete the story.

In trespassing incidents, the CTPG spokesperson has a more difficult task, particularly when there are few details for a reporter to relate. A CTPG spokesperson can listen to the reporter's questions to determine: (1) how much the reporter knows about trains, and (2) how this information might be used in a story.

Without appearing to be a know-it-all, the CTPG spokesperson should help the reporter build an understanding of trespass incidents. Your most important task is to refer the reporter to people who can assist in providing information like the name of the police service investigating the incident. BEFORE you experience your next trespassing incident, have a plan established and gather materials to assist you.

Work with your partners in safety, and public relations, so that each group is prepared to send the reporter to the next one, until the entire story is told. Remember the day of the incident, there will be very little investigation information available, so it is important to discuss statistics. Next come the train facts and the following day information from the investigation can usually be released. If a CTPG representative has already made a contact with the media before the incident, it will be easier to be considered as a community resource, concerned about safety at the time of a crash or incident.

Building Understanding About Trespassing

People misunderstand how someone could misjudge the speed and distance of a train. Some believe it is easy to just jump off the tracks before a train arrives. If you have a reporter who is assigned to cover railways and transportation, arrange to meet by the tracks during a time of high traffic. Show the reporter the illusion of the "slow" train coming around the bend, then apparently picking up speed and reaching a point on the tracks near where you are standing in a second. This exercise brings instantaneous understanding. It is imperative that any site meeting on railway right-of-way must involve the presence of a railway official to ensure that safe measures are taken.

If the reporter cannot come to the tracks, arrange a time to view a railway safety video that provides information relating to crossing collisions and trespassing on railway rights-of-way.

Addressing Suicides

Suicides are a serious problem. Media outlets can be contacted in advance of the incident to encourage that these types of events are not publicized as suicides. Publicizing incidents can compound the problem.

The spokesperson needs to work with the reporter to review train facts (i.e. how difficult it is to see a person on the tracks at night, how long it takes to stop a train, that railway yards and rights-of-way are private property). Remember that reporters who get these assignments often need a quick review of train facts. Give the reporter the latest statistics.

It would also be beneficial to try to work with mental health experts to discuss suicide issues and to try to determine if there is any specific attraction to the railway or to this particular location for trespassers.

Train Crew as Victims

Discuss the impact of incidents on the hidden victim such as the locomotive engineer, train crew, immediate family and friends. Users of this guide may wish to contact the official union representative of the train crew to obtain information such as the trauma that railway employees are subject to following a trespassing incident.

Locomotive engineers are unique in the transportation industry. While they are operators of the train, they are not drivers because they cannot steer to the right or

left to avoid impact. They must judge when to place their train into emergency braking. In so doing they run the risk of derailing the train.

Interviews (consult with your public affairs office if possible)

There are two types of interviews: pre-arranged and impromptu. Pre-arranged interviews allow time for anticipating questions and preparing responses. Impromptu interviews occur when reporters call for quick information. Where possible, get professional coaching on how to conduct interviews. The following are some basic tips:

Preparing for Interviews

- Determine what major points the reporter wants to cover. Will there be other guests? Will the interview be probing or conversational?
- Develop two or three main points you want to make in the interview. Be prepared to back up any points made with statistics and other quantifiable data. Provide details of the CTPG activities and their intended impact on the community. Discuss the organization, its members and their functions.
- Rehearse.

Doing the Interview

- If possible, choose the site. Television is a visual medium. Choose a site that has a significant impact. Have statistics for that particular site available at the interview.
- Do not stand on or near to railway tracks.
- Ensure that the actual interview does not demonstrate or set an example of trespassing by showing someone standing on or near to railway tracks.
- Your appearance can influence the interview by influencing both the interviewer and your audience. Dress accordingly.
- Try to keep control of the interview. Treat questions as topics and steer conversation to addressing key points.
- Keep answers brief and to the point. Avoid "yes" or "no" answers, but try to keep answers to one or two statements that emphasize key points.
- If a question cannot be answered, say "I don't know," then try to get the reporter an answer as soon as possible.
- If you don't want to answer a question, tell the reporter why. Recognize that this answer may form part of the story. Never say "No comment". It implies you have something to hide.
- If the reporter misunderstands a statement, restate the important points and clarify complicated topics *as quickly as possible* before moving forward.
- State the most important facts at the beginning; then "bridge" to the most important points at the conclusion of the interview.
- Avoid using jargon and unfamiliar acronyms. For instance say "Operation Lifesaver" rather than "OL".
- Remember that **everything** is **"on the record"**.

- If a question contains objectionable language, restate it the way you want it said. Never get angry. Every answer should sound like you just said, "I'm glad you asked that..."
- Answer direct questions with direct answers.
- Respond in a professional manner. Use words that clearly describe the situation so that the public will understand the seriousness of the situation.
- Make your point; if the interview begins to end before you have made your point, tell the reporter you would like to make one last point and go for it! Use your words like gold. Make each one valuable, so in 30 or 60 seconds you've made your point – precisely! You can do that if you think ahead and practice your point in advance of the interview.

Following the Interview

- Ask if he/she needs further information.
- Thank the reporter for the interview.

Media Summary

When promoting CTPG activities or preparing for a media campaign the following guidelines are important to keep in mind. There is a better chance of getting a story printed, broadcast or televised if a few simple rules of media etiquette are followed. Do the following:

- Gather all facts before contacting journalists/reporters.
- Always proof/double check materials before sending them.
- When calling a reporter, identify yourself and then ask if he/she is working on a deadline or has a few minutes to speak with you. Reporters are always busy; if it is a bad time ask when would be a good time to call back.
- Return calls promptly.
- Observe reporters' deadlines. Make sure any information promised reaches the reporter by the specified time.
- Establish one designated spokesperson for the campaign.
- Be accessible to media. This increases the chances of CTPG activities being reported on.
- **Never say anything "off the record."**
- Prepare for interview; rehearse key points in advance and anticipate important questions.
- If a reporter asks for information not handled by your organization say so, and offer him or her a source if you have it.
- Answer questions briefly and to the point.
- Don't be intimidated; reporters and editors are often abrupt because they have deadlines.

Media Kit
A media kit needs to contain basic information about the COMMUNITY TRESPASS PREVENTION PROGRAM, what it wants to accomplish and how. The following materials would be included:

Fact Sheet
One or two page summary of key facts. They can be written in bullet format, and include numbers, tables, etc. Information on the fact sheet is often used as references in writing a story.

Information about the CTPG includes a community profile, trespass statistics, the names of coalition partners, an explanation of the program and what it attempts to accomplish.

Press Release
Presents newsworthy information to the media. It provides the who, what, when, where and why of an event or circumstance in narrative format.

Photo
Relevant photograph of the problem.

VIP Bio
It is wise to include a one-page biography of any VIP making a presentation in a major CTPG activity.

Logo Sheet
If there is a CTPG logo, a camera-ready copy of it should accompany other information in the fact sheet.

PROGRAM EVALUATION

Upon completion of the Community Trespass Prevention Program, the CTPG Evaluation Report Guideline form (see Appendix D) should be filled out and submitted to Operation Lifesaver Inc. This will provide feedback on the program with your suggestions for other coordinators. This way we can learn what programs work best and what needs to be improved.

In addition, although the trespassing situations may be resolved, follow-up meetings and evaluations should be performed on a regular basis to ensure that the trespassing problem in this community does not resurface.

For addition general information see Appendix H to H-4.

COMMUNITY TRESPASS PREVENTION PROGRAM
SITE EVALUATION FORM

Sample Form

Location: _____

Date: _____ Time: *From* _____ *To* _____

CROSSING TRACKS

Activity	Number of Occurrences
Legal Crossing of Tracks at Grade Crossing	
Illegal Crossing of Tracks at Grade Crossing	
Crossing Tracks Not at a Grade Crossing	

ACTIVITY ALONG RIGHT-OF-WAY

Activity	Number of Occurrences
On Tracks	
Within 3 metres of Tracks East (or North) of Track	
Beyond 3 metres of Tracks East (or North) of Track	
Within 3 metres of Tracks West (or South) of Track	
Beyond 3 metres of Tracks West (or South) of Track	

* *Suggested time interval – 30 minutes.*

COMMUNITY TRESPASS PREVENTION PROGRAM
ATTITUDINAL SURVEY CALL RECORD

Sample Form

Respondent ID#: _____

Area code and Number: ( ) _____

Call Number/ Date Time Result Code/Comment

Interviewer

1. ____ / / _____
2. ____ / / _____
3. ____ / / _____
4. ____ / / _____
5. ____ / / _____
6. ____ / / _____
7. ____ / / _____
8. ____ / / _____

Additional Comments:

Result Codes:

Respondent not contacted:
(see codes below)

01 Answering machine
02 Busy
03 Ring; no answer
04 Number not in service
05 FAX
06 Respondent identified that callback needed and 2nd appointment made
07 Respondent identified; however, no time was specified for callback

Respondent contacted; interview incomplete:
(see codes below)

08 Appointment made to call back
09 Callback should be made
10 Refusal
11 Respondent contacted and indicated he/she will call interviewer back
12 Other

NEEDS ASSESSMENT
FOR TRESPASSING PROBLEM IN COMMUNITY

Below are the steps to follow in determining the magnitude of the trespassing problem in a given community. First, you know there is a problem in the area because you have chosen this area to study. What you need to determine is how much knowledge others in the community have of the problem. Once you gather all the facts, you have data to help you in obtaining partners from within the area.

Step 1: Interview:

Train crew, if available
Local police services
School districts (top personnel)
Businesses near railway tracks

With each interview, ask them who else they can refer you to in order to obtain additional information. They may provide leads that you had not considered.

Step 2: Hold community forum:

Distribute the attached questionnaire. You can choose between the questionnaire that assumes many people trespass or the questionnaire that asks who and why they believe other people trespass. It's also possible to distribute both and let them choose.

When data is collected, identify the problems and rank them from highest reason to lowest.

Step 3: Interview known trespassers:

Ask them why they trespass and what can be done to prevent them from trespassing. See survey on Interviewing Trespassers One-to-One.

Step 4: Conduct telephone survey in community:

Follow the steps in conducting a random survey and use the Trespassing Questionnaire Via Telephone survey. This data should be cross-referenced with the data obtained from the needs assessment to determine accuracy and consistency between the studies.

Step 5: Approach potential partners:

With data and statistics, ask for support on eliminating the trespassing problem within their community.

TRESPASSING QUESTIONNAIRE VIA TELEPHONE

Sample Form

Hello, I'm (name), and I am representing a highway/rail public safety organization called _____ (Operation Lifesaver or community group). On average, 65 people are killed each year while walking or trespassing on railway property. We say trespassing because walking on railway property is against the law. These deaths are unnecessary.

In _____ (city), over _____ (# fatalities and injuries) people have died or been injured as a result of an incident with a train. Your community wants to stop these needless tragedies and we're asking for your help by seeking answers to four main questions and demographic data.

We know there is a problem because people are dying. However, we want to know where to direct our resources and feel your answers will help us. I will take less than ten minutes of your time, and the results could save a life.

1. Why do you believe people trespass on railway property in your area?

_____

_____

_____

2. Who do you think trespasses on railway property?

_____

_____

_____

3. What could we do to prevent people from trespassing on the railway's property?

_____

_____

_____

4. Before I told you in my introduction, did you know it is illegal to walk on railway property?

Yes _____ No _____

That's all of my questions. I would like to obtain some demographic data for our analysis of who is responding to our survey.

Gender: M _____ F _____

Age:
- Under 25 _____
- 26-35 _____
- 36-45 _____
- 46-55 _____
- 56-65 _____
- 66+ _____

Which of the following categories best describes your occupation?
- Workforce _____
- Retired _____
- Unemployed _____
- Student _____
- Other _____
- Refuse _____

Do you have children?

Yes ____ No _____

If yes, have you spoken to them regarding the dangers of playing on the railway tracks or crossing at other than an authorized grade crossing?

Yes _____ No _____

Thank you for your time. For participating, I would like to send you an Operation Lifesaver activity book for young children. If you are interested, may I please have your name and address.

_____

_____

_____

_____

Thanks again for giving us a few minutes of your time.

INTERVIEWING TRESPASSERS
ONE-TO-ONE

Sample Form

Why are you crossing/walking along the railway tracks?

_____

_____

_____

Do you know it's illegal to trespass on railway property?

Yes _____ No _____ Not sure _____

How frequently do you walk/cross along or over the railway tracks?

Daily _____
Few times a week _____
Once a week _____
Five times a month _____
3-5 times a month _____
1-3 times a month _____
1st time _____

What can we do to prevent you from crossing the railway tracks?

_____

_____

_____

Encourage people to discontinue the practice of trespassing on the railway tracks. Explain the dangers and how many people have died crossing the tracks. Provide safety information.

Important Note:
Never enter on or near railway tracks.

TRESPASSING SURVEY OF COMMUNITY GROUPS ON TRESPASSING

Sample Form

Hello, I'm (name) and I am representing a highway/rail public safety organization called Operation Lifesaver or community group. Working with your community, we are attempting to determine why there are so many deaths and injuries involving people and trains. Did you know that approximately 65 people on average die and 45 are seriously injured every year? Walking on railway tracks or property is illegal and is trespassing. These deaths and injuries are unnecessary.

I would appreciate your input into the following questions. Your responses will assist us in determining where our resources should be directed to reduce these unnecessary deaths.

1. Below are several known reasons why people trespass on railway property. Please rate the reasons that pertain to you on the basis of frequency with which you trespass.

	Extremely Often	Very Often	Sometimes	Rarely	Never
Avoid traffic					
Recreational path					
Walking/jogging path					
Fun (nostalgic)					
Hunting					
Fishing					
Shortcut to school/ work/stores					

2. Below are several suggestions of ways to prevent people from trespassing on railway property. Which would prevent you from trespassing on the railway tracks? Rank yes, no or unknown.

Fence	Yes ____	No ____	Unknown ____
Fine	Yes ____	No ____	Unknown ____
Education of the dangers	Yes ____	No ____	Unknown ____
Overpass or underpass	Yes ____	No ____	Unknown ____
Street crossing .5 kilometre away	Yes ____	No ____	Unknown ____
Requirement to perform community service	Yes ____	No ____	Unknown ____

3. Before our discussion or before reading this, did you know it was illegal to walk on railway property?

Yes ____ No ____ Not sure ____

TRESPASSING SURVEY OF COMMUNITY GROUPS
ON TRESPASSING ASSUMING PEOPLE DO NOT TRESPASS

Sample Form #2

Hello, I'm (name) and I am representing a highway/rail public safety organization called Operation Lifesaver. Working with your community, we are attempting to determine why there are so many deaths and injuries involving people and trains. Did you know that on average approximately _____ (#) people die each year or are injured in _____ (community)? The deaths and injuries are unnecessary. Walking on railway tracks or property is illegal and is trespassing.

I would appreciate your input into the following questions. Your responses will assist us in determining where our resources should be directed to reduce these unnecessary deaths.

1. Are you aware of the trespassing problem in your area?
   Yes ____ No _____

2. Do you see people walking along or crossing the railway tracks?
   Yes ____ No _____

3. Do you know it is illegal to walk on or along railway tracks or property?
   Yes ____ No _____

4. Why do you think people trespass on railway property?

   _____

   _____

   _____

   _____

   _____

5. Who do you see trespassing on railway property? (check all that apply)

1.	Adults	Males _____	Females _____
2.	Young Adults	Males _____	Females _____
3.	Teens	Males _____	Females _____
4.	Pre-teens	Males _____	Females _____
5.	Grade school children	Males _____	Females _____
6.	Pre-school	Males _____	Females _____
7.	Families	_____	
8.	Seniors	Males _____	Females _____

6. What do you think we can do to reduce or eliminate the number of people trespassing?

_____

_____

_____

7. How often do you see people trespassing?

Daily	_____
Four to six times per week	_____
Two to three times per week	_____
Once a week	_____
Never	_____

8. How many people do you see trespassing during these times?

More than 10	_____
Between 5 and 9	_____
Four	_____
Three	_____
Two	_____
One	_____
None	_____

Thank you for participating in the study. Your information will help in reducing the number of unnecessary deaths involving people and trains.

COMMUNITY TRESPASS PREVENTION PROGRAM
STRATEGIC PLAN

Site: _____

Program Coordinator: _____

Phone Number: (____) _____ Fax Number: (____) _____

Dates of Program: _____

I. Program Goals, Objectives and Strategies

Develop a list of the goals, objectives and strategies of the program. These may include all, or part of, those identified in the **OVERVIEW**. Additional Goals, Objectives and Strategies may be needed for a particular community and should be listed as well.

II. Program Coordination

A. Develop an organization chart; include list of committees and potential community coalition partners who would serve on those committees. Include in the plan how committee communication will take place.

B. Develop a plan for contacting police services and getting their support for the Community Trespass Prevention Guide (CTPG) activities.

C. Develop a plan for getting support of local government, businesses, schools, and other potential coalition partners.

III. Program Evaluation

Describe how trespass statistics will be gathered prior to and after CTPG activities have been concluded. Identify who will conduct the data gathering process and how the data will be collected.

A. Describe what will be used to measure the effectiveness of the CTPG and what methods will be used to gather the data.

B. Pre-Program Trespass Data

C. Post-Program Trespass Data

IV. Program Implementation

Identify the components of the Trespass Prevention Program. Include strategies for targeting audiences, involving media in public awareness/education campaigns and identify the materials to be distributed. This should also include personnel requirements to accomplish the project.

V. Timeline

Develop a timeline for accomplishing program activities. Fully develop the tasks required to implement the CTPG and assign the amount of time required to accomplish them.

Step 1	Identify Corridor for CTPG Activities
Step 2	Identify Community Needs – Enlist Community Support
Step 3	Identify Coalition Team – Develop Strategic Plan
Step 4	Staffing CTPG Initiatives
Step 5	Trespass Assessment (Site survey and trespass data collection)
Step 6	Pre-CTPG Attitudinal Survey
Step 7	Customize Media Materials
Step 8	Target Police Services
Step 9	Gather Data During CTPG Activities
Step 10	Conduct Post-Program Attitudinal Survey
Step 11	Evaluate CTPG Activities (including post-CTPG trespass data collection)
Step 12	Follow-up (e.g. thank-you letters, reports to OL)

EVALUATION REPORT GUIDELINES

In order to provide the most effective program possible, your comments on how the Guide fulfilled your needs would be helpful. The information received will be used to update the Community Trespassing Prevention Guide with more effective methods to eliminate trespassing. As new material is developed by different projects, it will be added to the Guide. Comments explaining your rating on each segment would be appreciated. Your comments do not need to be lengthy, but they should concisely identify the good and bad points. This information should be mailed to:

Direction 2006
Education Committee
800 René-Lévesque Blvd. West
Suite 1105
Montréal, Quebec
H3B 1X9

Site: _____

Program Coordinator: _____

Phone Number: (____) _____ Fax Number: (____) _____

Dates of Program: _____

Population of Area: _____

Distance of Rail Corridor: _____

For each category listed below, please rate the effectiveness of the Guide in helping you conduct your program. Please circle one of the choices for each category:

1 = Very Effective
2 = Effective
3 = Adequate
4 = Ineffective
5 = Very Ineffective
N/A = Not Applicable

Please provide a brief explanation of your rating by stating what did or did not work well. If you need additional space, feel free to attach additional sheets or use the reverse side of this survey. Your comments will be helpful in modifying future editions of the Guide.

	Very Effective				Very Ineffective	N/A
1. Strategic Plan	1	2	3	4	5	N/A
2. Program Staff	1	2	3	4	5	N/A
3. Trespass Targeting	1	2	3	4	5	N/A
4. Police Services	1	2	3	4	5	N/A
5. Campaign Material	1	2	3	4	5	N/A
6. Media and Public Relations	1	2	3	4	5	N/A
7. Program Evaluation	1	2	3	4	5	N/A

COALITION PARTNERS

The sources listed below may be partners in the CTPG process. This list should not be considered all-inclusive. Do not hesitate to enlist anyone or any organization that you feel may be helpful in the CTPG.

Government

Transport Canada
British Columbia Ministry of Municipal Affairs
Alberta Department of Transportation and Utilities
Saskatchewan Department of Highways and Transportation
Manitoba Department of Highways and Transportation
Ontario Ministry of Transportation
Quebec Ministry of Transportation
New Brunswick Department of Transportation
Nova Scotia Department of Transportation and Public Works
Federation of Canadian Municipalities

Industry

Railway Association of Canada
Brotherhood of Locomotive Engineers
United Transportation Union
3M Canada

Police

Canadian Association of Chiefs of Police
Royal Canadian Mounted Police
B.C. Rail Police
Canadian Pacific Railway Police Service
Ontario Provincial Police
Ontario Northland Police Service
Canadian National Railway Police
Sûreté du Québec

Public Service

Canada Safety Council
Boy Scouts of Canada
Optimist Club
British Columbia Safety Council
Alberta Safety Council
Saskatchewan Safety Council
Manitoba Safety Council
Ontario Safety League
Quebec Safety League
New Brunswick Safety Council
Nova Scotia Safety Council

Other Possible Contacts

Canadian Automobile Association
Insurance Companies
News Media
Civic Organizations

COMMUNITY TRESPASS PREVENTION PROGRAM
TRESPASS TASK FORCE

Educational Material
Posters, brochures, videos and educational materials are available through Operation Lifesaver by phone at 1-514-879-8558 or fax at 1-514-879-1522.

Operation Lifesaver
800 René-Lévesque Blvd. West
Suite 1105
Montréal, Quebec
H3B 1X9

OPERATION LIFESAVER
HIGHWAY/RAIL SAFETY MATERIAL LIST

Guide: **Operation Lifesaver (OL)**
Canada Safety Council (CSC)
Provincial Safety Councils/Leagues (PSC/L)
Transport Canada (TC)

Title: **Operation Lifesaver/Opération Gareautrain**
Medium: Information brochure
Created by: OL
Distributed by: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description: 14-page brochure providing general information on railway safety.
Target Group: General
Available from: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost: Free of charge
Languages: English and French (bilingual format)

Title: **Can you make the grade?/Avez-vous la note de passage?**
Medium: Information brochure
Created by: OL
Distributed by: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description: 8-page fold-out brochure providing multiple-choice questionnaire dealing with crossing safety.
Target Group: General
Available from: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost: Free of charge
Languages: English and French (available separately)

Title: **Engineering Considerations/Aspects techniques des passages à niveau**
Medium: Information brochure
Created by: OL and TC
Distributed by: OL, CSC, PSC/L, TC, railways, and others
Description: 4-page brochure providing information on cost-sharing programs to construct or improve crossings.
Target Group: Individuals, communities, and groups seeking information on construction and improvements to crossings.
Available from: OL, CSC, PSC/L, TC, railways, and others
Cost: Free of charge
Languages: English and French (available separately)

Title: **Your Project and the News Media/ Votre projet et les média d'information**
Medium: Information brochure
Created by: OL
Distributed by: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description: 8-page brochure providing a basic guide to media relations for voluntary groups.
Target Group: Voluntary groups
Available from: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost: Free of charge
Languages: English and French (available separately)

Title: **Policy Position/Énoncé de principes**
Medium: Information Booklet
Created by: OL
Distributed by: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description: 12-page booklet providing background on OL – its development, mandate, and program parameters.
Target Group: General
Available from: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost: Free of charge
Languages: English and French (bilingual format)

Title: **Teacher's Guide/Guide pédagogique**
Medium: Information booklet
Created by: OL
Distributed by: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description: 19-page booklet providing course outline for educators who teach OL program to elementary and secondary school students, and to adult groups.
Target Group: Educators
Available from: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost: Free of charge
Languages: English and French (available separately)

Title: **Speaker's Guide/Guide du conférencier**
Medium: Information booklet
Created by: OL
Distributed by: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description: 19-page guide to assist speakers in organizing and making interesting and informative OL presentations. Includes forms, speeches, fact sheets, and speaker's material list.
Target Group: Volunteer speakers
Available from: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost: Free of charge
Languages: English and French (available separately)

Title:	**Elmer the Safety Elephant's Railway Safety Booklet/ Elmer, l'éléphant prudent présente son livre d'activités sur la sécurité ferroviaire**
Medium:	Newsprint colouring/activity booklet
Created by:	OL and CSC
Distributed by:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description:	22-page activity/colouring book with forward by OL and recommended activities for teachers in back of booklet.
Target Group:	Kindergarten to grade 5 (ages 4 to 11)
Available from:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost:	Free of charge
Languages:	English and French (available separately)

Title:	**Children's Activity Book/Cahier de jeux pour enfants**
Medium:	Colouring/activity booklet
Created by:	OL
Distributed by:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description:	24-page activity/colouring book featuring Rover the Railway Rabbit. Forward by OL.
Target Group:	Kindergarten to grade 5 (ages 4 to 11)
Available from:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost:	Free of charge
Languages:	English and French (available separately)

Title:	**You're on the Wrong Track/Voie interdite**
Medium:	Posters
Created by:	OL
Distributed by:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description:	18" x 24" poster. Set consists of 5 posters dealing with trespassing scenarios. Scenes include: snowmobilers, skiers, ATV operators, children on railway bridge, children with radios on railway tracks.
Target Group:	General audience.
Available from:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost:	Free of charge
Languages:	English and French (bilingual format)

Title:	**Untitled**
Medium:	Poster
Created by:	OL
Distributed by:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description:	11" x 17" poster illustrating truck in a dangerous position at crossing
Target Group:	Truck/bus drivers
Available from:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost:	Free of charge
Languages:	English and French (bilingual format)

Title: **Trains Can't Stop/On ne stoppe pas les trains**
Produced 1987
Medium: VHS video (Children – 8 min 30 sec)
(Teens – 7 min)
(Adults – 6 min)
Created by: OL
Distributed by: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description: Video illustrating hazards at highway-rail grade crossings. Children's version also contains segments dealing with trespassing.
Target Group: Available separately for children, teens, or adults.
Available from: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost: Free of charge
Languages: English and French (available separately)

Title: **Consequences/Conséquences**
Produced 1990
Medium: VHS video, 9 min 26 sec
Created by: OL
Distributed by: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description: Video illustrating trespassing incidents on railway property.
Target Group: Pre-teens (age 9-12)
Available from: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost: Free of charge
Languages: English and French (available separately)

Title: **The Gallery/La Galerie**
Produced 1988
Medium: VHS video, 12 min
Created by: OL
Distributed by: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description: Video illustrating dangerous scenarios confronting truck/bus drivers at highway-rail grade crossings.
Target Group: Truck/bus drivers
Available from: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost: Free of charge
Languages: English and French (available separately)

Title: **Gambling a Lifetime/Risquer toute une vie**
Medium: VHS video (English version 14 min 14 sec; French version 14 min 4 sec)
Created by: OL
Distributed by: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description: Video illustrating crossing collision scenarios
Target Group: Adults
Available from: OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost: Free of charge
Languages: English and French (available separately)

Title:	**David's Run/Cauchemar de David**
	Produced 1987
Medium:	VHS video, (English version 16 min; French version 15 min)
Created by:	English version – Association of American Railroads French version – Operation Lifesaver
Distributed by:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description:	Video illustrating dangerous trespassing scenarios involving teenagers.
Target Group:	Teenagers (ages 12-18)
Available from:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost:	Free of charge
Languages:	English and French (available separately)

Title:	**Rover the Railway Rabbit – On the Right Track/ Vagabond le Lapin – Sur la bonne voie**
	Produced 1993
Medium:	VHS video, 8 min 46 sec
Created by:	OL, Canadian National Railway, Sheridan College
Distributed by:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description:	Animated film illustrating dangerous trespassing scenarios involving children.
Target Group:	Children (ages 5-12)
Available from:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost:	Free of charge
Languages:	English and French (available separately)

Title:	**Steel Wheels Don't Forgive**
	Produced 1995
Medium:	VHS video, 12 min
Created by:	Canadian National Railway
Distributed by:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Description:	Documentary about the train-related fatality of a high school student. Includes interviews with fellow students.
Target Group:	Teenagers (age 12-18)
Available from:	OL, CSC, PSC/L, railways, and others
Cost:	Free of charge
Languages:	English

Title:	**No Contest/À coup sûr**
	Produced 1998
Medium:	VHS video, 14 min
Created by:	OL
Distributed by:	OL
Description:	Both crossing and trespassing adult video
Target Group:	Teenagers and adults
Available from:	OL
Cost:	Free of charge
Languages:	English and French

Title: **Safety – Railway Tracks Are for Trains Only**
Medium: Pamphlet
Created by: Transport Canada
Distributed by: Transport Canada
Description: Pamphlet – Reference TP13279
Target Group: General Public
Available from: Transport Canada
Cost: Free of charge
Languages: Bilingual

Title: **Railway Safety Officers**
Medium: Pamphlet
Created by: Transport Canada
Distributed by: Transport Canada
Description: Pamphlet – Reference TP11359
Target Group: General Public
Available from: Transport Canada
Cost: Free of charge
Languages: Bilingual

Title: **Direction 2006 Program Documentation**
Medium: Pamphlets
Created by: Direction 2006
Distributed by: Direction 2006 stakeholders
Description: Documentation on Direction 2006 initiatives
Target Group: General Public
Available from: Direction 2006 stakeholders
Cost: Free of charge
Languages: Bilingual

MYTHS AND REALITIES:
TO PREVENT TRAGEDY ON THE TRACKS

Five examples which help clarify the misconceptions and increase public awareness of the dangers of trespassing on railway tracks. Each year, 45 people are injured and nearly 65 killed as a result of dangerous and illegal activities on or near train tracks.

Myth # 1: You can accurately judge the distance and speed of an oncoming train.

Reality: It is extremely difficult to determine how far away a train may be or how fast it is travelling especially when viewing a train head on and from a distance.

Myth # 2: Railway tracks are public property.

Reality: Train tracks, trestles, tunnels, bridges and railway yards are private property. It is not only dangerous to be there, it is against the law. People found in these places are subject to arrest and fines.

Myth # 3: It is easy to tell which track a train is on and which direction it is travelling.

Reality: A train can appear on any track at any time. Modern technology makes it more likely that you might not hear the approach of a train. Stay off railway property.

Myth 4: Railway yards are playgrounds.

Reality: These yards are private property and an active work environment, where trains and individual freight cars can move swiftly. Always assume a standing train in a railyard could move at any time. Playing on top of railcars or climbing between them is deadly. People can be crushed or limbs severed in seconds.

Myth # 5: Tossing small objects at a train or placing coins on the track is a tradition, like skipping stones.

Reality: Items of any size thrown at the train or placed on the track can ricochet and injure, even blind, bystanders or train crew.

BACKGROUNDER

NATIONAL SAFETY PROGRAM AT WORK TO REDUCE HIGHWAY/RAIL CROSSING COLLISIONS

Operation Lifesaver, the national public safety program that already has an excellent track record of reducing fatalities and injuries from level crossing accidents and trespassing incidents, is working hard to reduce crossing accidents by half over the next decade.

The program helped reduce highway/rail grade crossing accidents by 60 per cent between 1981 and 1996. National Director Ben Levesque says: "We're not resting on our laurels, though, because such accidents are preventable. We are very active in Direction 2006 – a public-private initiative in cooperation with Transport Canada and others which will help reduce trespassing and road-rail crossing deaths and injuries another 50 per cent by the year 2006.

"We would like to see the habit of approaching crossings with extreme caution become as much a part of driver safety as the habit of putting on your seat belts."

Because the race to beat the train is a deadly sport. "Trains can't stop quickly; they require the length of 14 football fields. And they certainly can't swerve to avoid a collision. To a large degree, it is in the hands of drivers to save their own lives, and those of their family and friends," said Mr. Levesque.

Many accidents are caused by drivers underestimating the speed of a train and trying to cross the tracks ahead of it. Large objects, such as a jumbo jet coming in for a landing, always appear to be moving slower than they are. How much slower? "Five times," says Mr. Levesque. "If you see a train and you think is going 20 kilometres an hour, it's actually going 100."

Another ratio every driver should know is 4,000 to one. That is the relative weight of a train to that of an automobile. Thus a train hitting a car is like a car hitting a soft drink can. "That's why I keep telling people, 'You might get hit by another car or a truck and survive, but not by a train'" Mr. Levesque says.

He emphasizes that this can happen on any crossing, any time. "Familiarity breeds complacency." He cites the fact that the majority of level crossing accidents take place within 40 kilometres of drivers' homes.

People who cross the same tracks every day are lulled into the belief that they know precisely when trains arrive at a crossing. But trains can be late or early. And a special, extra or rescheduled train could be rolling down the track.

It all comes down to the old exhortation, "Stop, look and listen." The listening part has become more important as technology has made trains quieter.

Many drivers are unaware that the familiar four-blast train whistle is blown to tell them to stop immediately on coming to a crossing. As with the speed of trains, people can be deceived by their whistles, which may sound farther away than they actually are.

"Adults must also understand, and teach their children, why railway property is dangerous and that it is off limits," said Mr. Levesque. "Though it may be tempting to use railway tracks and yards as a short cut, it is very dangerous, and illegal too."

A person found guilty of trespassing on railway property can face a fine of up to $10,000, imprisonment for a term not exceeding one year, or both. The rules apply to pedestrians as well as bicyclists, all-terrain vehicle operators, trail bikers and cross-country skiers.

Operation Lifesaver is sponsored by the Railway Association of Canada and Transport Canada. The program works in cooperation with the Canada Safety Council, provincial safety councils and leagues, police and public service groups to heighten public awareness of the hazards of highway-rail crossings and of trespassing on railway property.

There was a total of 98 people killed in 1998, unchanged from the year prior, and 58 seriously injured in level crossing collisions and trespassing incidents on railway property in Canada last year – down from 110 in 1997.

Road/rail crossing accidents specifically were down from 307 in 1997 to 275 last year, according to Transportation Safety Board of Canada preliminary results. Trespasser incidents were cut from 98 in 1997 to 79 in 1998.

The improvement was largely the result of a vigorous enforcement and public information campaign. In virtually every case, the accident was caused by drivers or pedestrians who put themselves in the wrong place at the wrong time.

The number killed and injured along Canada's railway tracks last year was a fraction of the 3,450 killed and 245,000 injured in highway accidents in Canada each year. "But it was 100 per cent of those victims' lives and associated suffering," said Mr. Levesque. "Level crossing collisions are at least as much a highway safety issue as a railway one because their prevention depends so much on safer driving habits and practices."

The majority of such collisions occur at crossings equipped with warning devices and in about one-third of them, it is the vehicle that strikes the side of the train. Many side-on collisions occur at night and involve motor vehicles that are moving faster than their lights can illuminate the road – "over-driving their headlights," as the Operation Lifesaver people call it. But in general, 75 per cent of crossing collisions take place in broad daylight with good visibility.

A veteran railroader, Mr. Levesque remains amazed at the chances drivers will take at crossings. They will "race" trains to them, scoot under barrier arms as they are coming down, and burst ahead in defiance of warning signals as soon as one train has passed, only to be struck by another train on a second track coming in the opposite direction.

They will stop on the tracks in traffic line-ups instead of halting clear of the crossing, and cross over without making sure another car is not blocking the other side.

Mr. Levesque reserves a special wonder for those who veer around lowered barrier gates. "There was a case where a woman pulled out from behind five cars that were stopped and went roaring around the barrier," he recounts. "She was just in time to get hit and killed by the oncoming train."

Operation Lifesaver's active educational program includes the production and distribution of educational material in schools, for driver education, media relations and public presentations across the country.

Three hundred and twenty-five presenters from all walks of life help tell the Operation Lifesaver public safety story. Virtually all of them have had experience with crossing accidents, such as police officers, railroaders who have known the horror of fatal crashes, and people who have been badly injured in crossing collisions.

Operation Lifesaver has been particularly successful with its Officer On The Train and Near Miss programs. The first involves having an officer from a local police department observing level crossings from the cab of a locomotive making its usual run. The officer is in touch by radio with colleagues in police cruisers, who track down the violators observed from the train, and issue either cautions or tickets, as warranted.

Key to the success of the program has been the active support of local police departments. The task is complex though. On one run, between Toronto and London, Ont., it involved making arrangements with 15 separate police departments with jurisdiction along the line.

One officer recorded 25 traffic violations on a 21-mile run. Another logged six separate violators at a single level crossing. Some drivers were given a warning. Others were fined up to $132 and had three points added to their driving record.

The Near Miss program involves railway employees who radio to dispatchers the licence numbers and descriptions of vehicles being driven dangerously at level crossings. The information is forwarded by railway police to local police so offenders can be tracked down, and appropriate action taken.

The Brotherhood of Locomotive Engineers' union and its members are particularly active in the program. They recognize careless drivers as a hazard to railway employees, and encourage their members to go on local radio and TV programs to make the public aware of the problem. For example, one locomotive engineer in Ontario visited more than 15,000 students in the Brockville/Kingston area to educate them on railway safety.

Canada's 49 railways share a common commitment to safe operations and are among the safest in North America, said Mr. Levesque. There are a number of reasons for that performance. Continuous welded rail and roller bearings on freight car axles require less maintenance and better metallurgy has resulted in longer rail life.

Rail, laid in strings one-third of a kilometre long and welded into lengths up to 16 km, is laid on more of the main and secondary-main track. To monitor the condition of the track structure, the railways have introduced sophisticated track evaluation cars that use state-of-the-art ultrasonic sensing and computer technology which inspects the track under simulated load conditions.

Centralized traffic control and electronic safety monitoring devices also help make railways safer. Track-side heat detectors, for example, scan the axles of passing trains for overheated bearings that can cause derailments.

These technical enhancements, and better trained employees, continue to improve the railways' outstanding safety records, said Mr. Levesque. The industry takes seriously its responsibility to the communities where they operate and to customers who demand damage-free, reliable delivery of their traffic.

10 TIPS TO SAVE YOUR LIFE OR THAT OF A FRIEND

1. Be prepared to stop at a highway/rail crossing.
2. Look for the crossbuck symbol of a highway/rail crossing. Some, more travelled crossings, have lights and bells or gates.
3. Listen for warning bells and whistles. Turn down, or off, distracting fans, heaters and radios. Ask the kids to be quiet until the crossing is safely crossed. Opening the window helps you hear.
4. Obey the signals. Never attempt to drive under a gate as it is closing, or around a closed gate. If the gate begins to close while you're underneath, keep moving ahead until you clear the crossing.
5. If a police officer or a member of the train crew is directing traffic at the crossing, obey their directions.
6. If one train passes, make sure that a second train isn't approaching on another track. They can, and do.
7. Cross the tracks in low gear, and do not attempt to change gears while crossing.
8. If your vehicle stalls on the tracks, and there is no train approaching, try to restart it. If a train is approaching, get out quickly and away from the vehicle and tracks, moving in the direction the train approached to avoid being hit by debris. In a crash, your vehicle will be swept forward by the momentum of the train.
9. If your view is obstructed for 300 metres in either direction, do not attempt to cross until you are certain that no train is approaching. Be especially careful during bad weather which can obstruct your view.
10. Be prepared to stop at a highway/rail crossing. Any time can be train time!

Contact:

Ben Levesque
Operation Lifesaver
(514) 879-8558

Roger Cameron
Railway Association of Canada
(514) 879-5846

RAILWAY FACTS

- An approaching train activates flashing light signals and gates approximately 20 seconds before the train reaches the crossing.
- An eight-car passenger train travelling at 100 km/h requires about 1,070 metres to stop. When travelling at 130 km/h, a stopping distance of about 1,825 metres is required.
- The average 150-car freight train travelling at 59 km/h needs about 960 metres to stop. At 100 km/h, the same freight train needs about 2,500 metres to stop.
- An automobile travelling at 90 km/h requires about 60 metres to stop.
- The average locomotive weighs 110 tonnes.
- The average loaded boxcar weighs 70 tonnes.
- The average automobile weighs less than two tonnes.

HIGHWAY/RAIL GRADE CROSSING FACTS

There are approximately 23,000 public railway crossings in Canada, of which 30 per cent have flashing lights or flashing lights and gates. Fifty per cent of all crossing accidents occur at crossings with such signals, which are those exposed to the highest level of highway and rail traffic.

Except where there is a municipal ban on whistling, trains are required to sound their whistles for at least 400 metres before entering a public level crossing. At crossings equipped with a warning signs or crossbucks, after a visual check, the train whistle is the best warning available to indicate an approaching train.

The speed of a train over a highway/rail crossing depends on several factors including the volume of rail traffic, track curvature, sight lines etc. On high-speed lines, freight trains can pass over a crossing at 105 km/h and passenger trains at 162 km/h.

If every public crossing in the country were to be equipped with flashing lights the cost would exceed $2 billion.

Guide communautaire de prévention des intrusions

DIRECTION 2006

Sauver des vies aux abords des voies ferrées du Canada

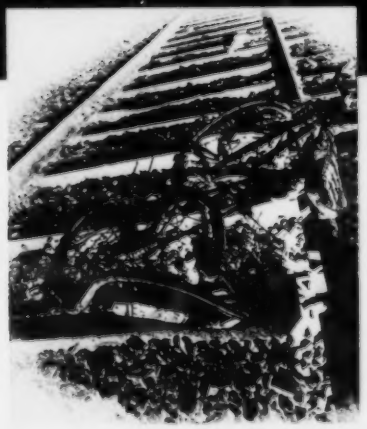


TABLE des MATIÈRES

1-1 Introduction

2-1 Aperçu du programme
But, objectif et stratégies du programme

2-2 Groupes visés, Chronologie du programme

2-3 Aide technique

3-1 Élaboration d'un plan stratégique
Buts, objectifs et stratégies du programme

3-2 Plan de mise en œuvre, évaluation

4-1 Personnel du programme
Partenariats communautaires, création d'une coalition communautaire

4-2 Dynamique de groupe *Rôle que peuvent jouer les partenaires de coalition*

4-3 Comités

5-1 Ciblage des intrusions
Évaluation des lieux d'intrusion

5-2 Enquêtes d'attitudes
Registre des appels relatifs à l'enquête d'attitudes (annexe B)

5-3 Tuyaux pour obtenir de bons résultats d'enquête
Conseils sur les interviews

6-1 Participation des services de police
Communication avec les services de police – Contacts préalables

6-2 Participation des services de police
Communication avec les services de police – Prise de contact

7-1 Documents pour les campagnes d'information

8-1 Relations avec les médias et relations publiques

8-2 Comment travailler avec les médias
Surveillance des médias locaux, Réunions de rédaction

8-3 En cas d'incidents
Faites comprendre les intrusions

8-4 Examinez les cas de suicide
Les équipes de train en tant que victimes

8-5 Les interviews
Préparation d'une interview

8-6 Après l'interview
Résumé pour les médias

8-7 Dossier de presse

8-8 Évaluation du programme

ANNEXES

A Formulaire d'évaluation des lieux

B Registre des appels relatifs à l'enquête d'attitudes

B-1 Évaluation des besoins

B-2 Questionnaire téléphonique sur les intrusions

B-3 Interview individuelle avec les intrus

B-4 Enquête sur les intrusions menée auprès de groupes communautaires (formulaire type)

B-5 Enquête sur les intrusions menée auprès de groupes communautaires (formulaire type n^{o} 2))

C Plan stratégique

D Lignes directrices sur le rapport d'évaluation

E Partenaires de coalition

F Groupe de travail sur les intrusions

G Opération Gareautrain
Liste de documents sur la sécurité ferroviaire

H Mythes et réalités

H-1 Le Programme national de sécurité contribue à réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau

H-2 10 conseils pour vous sauver la vie ou sauver celle d'un ami

H-3 Renseignements ferroviaires

H-4 Renseignements sur les passages à niveau

INTRODUCTION

Dans toute l'industrie ferroviaire, on trouve le plus grand nombre de blessés et de tués parmi les gens qui empiètent sur les emprises de chemin de fer. Cette industrie possède des programmes de prévention des intrusions. Les lignes directrices donnent des instructions détaillées sur la façon dont les chemins de fer, les collectivités, les services de police et d'autres groupes peuvent travailler ensemble pour mener à bien des activités de prévention.

Le présent Guide communautaire de prévention des intrusions (GCPI) est une initiative de Direction 2006, conçue à l'intention des organismes de sécurité provinciaux, des groupes communautaires, du personnel des chemins de fer, de Transports Canada et des services de police, qui travaillent de concert dans le domaine de la sécurité ferroviaire. Selon le genre d'organisme visé, ainsi que le niveau de connaissances et d'expérience des participants en matière d'information publique, le guide peut fournir des instructions détaillées sur sa mise en œuvre, ainsi que des idées pour étayer les activités actuelles dans ce domaine.

Il est peu probable que toutes les activités dont fait état le présent guide soient exercées dans le cadre de chaque programme ou partout dans l'ensemble du Canada. C'est néanmoins une bonne idée que de passer en revue, le guide en entier pour se faire une meilleure idée de la façon dont s'emboîtent tous les éléments des programmes.

Le GCPI vise à fournir des renseignements exhaustifs sur la planification et la mise en œuvre. Il est destiné à être utilisé dans toute localité où les chemins de fer font circuler des trains. Il est assez général pour être utilisé sur les terrains ferroviaires servant aux services voyageurs comme aux services marchandises, mais assez complet pour tenir compte du plein éventail d'activités nécessaires pour planifier, déployer et évaluer les efforts de prévention des intrusions.

Le GCPI a beau être exhaustif, toutes les activités dont il fait état ne donnent pas nécessairement toujours de bons résultats. Chaque collectivité est susceptible d'exercer certaines activités un peu différemment de ce qu'il préconise. Dans d'autres cas, l'exercice concret des activités du GCPI peut nécessiter leur modification radicale par rapport à leur énoncé dans ce dernier. Les utilisateurs de ce document doivent par conséquent faire preuve de jugement pour en tirer le meilleur parti dans les circonstances.

De par sa nature même, le GCPI est également un document en évolution constante. Il est inévitable qu'il soit modifié lorsque les collectivités commenceront à mettre en pratique les idées qu'il contient.

Le GCPI comprend un certain nombre de volets importants, à savoir :

Aperçu du GCPI
Vue d'ensemble du GCPI, de ses buts, de ses objectifs et de ses stratégies.

Personnel
Examen des coalitions communautaires et répartition en comités des partenaires qui constituent ces dernières.

Ciblage
Ciblage des secteurs où les cas d'intrusion sont très nombreux, avant la mise en œuvre des activités du programme.

Services de police
Mise à contribution des services de police communautaires.

Documents de campagne
Documents disponibles pour faire connaître les activités de prévention des intrusions.

Médias et relations publiques
Éveil des médias et élaboration d'un programme positif visant à la participation communautaire.

Évaluation
Exécution d'une analyse comparative au début du programme, et d'une évaluation à la fin, pour mesurer l'efficacité de ce dernier et en déterminer l'orientation future.

APERÇU DU PROGRAMME

Le Guide communautaire de prévention des intrusions (GCPI) s'inscrit dans un programme d'information publique qui unit la sensibilisation du public à des interventions policières énergiques. Il fait appel à l'information publique et aux services de police pour renseigner la population et la sensibiliser au fait que l'intrusion sur des emprises des chemins de fer est une activité illégale pouvant avoir des conséquences funestes, qui sont souvent des blessures graves ou la mort.

Tout programme de ce genre est le plus efficace lorsque les buts et les objectifs poursuivis sont énoncés d'une façon qui permet de mesurer et de quantifier leur efficacité. Mais le plus important, c'est que les activités prévues par le GCPI doivent être permanentes et autosuffisantes pour qu'une fois amorcées, elles continuent à être exercées pendant des années.

But du programme

Le GCPI a pour but de **rendre une collectivité plus sécuritaire en sensibilisant la population au fait qu'une intrusion sur des emprises de chemin de fer peut avoir de graves conséquences, et de promouvoir par conséquent l'élaboration de stratégies à long terme de prévention des intrusions.**

Objectif du programme

Le GCPI a pour objectif d'aider à satisfaire à l'exigence nationale de Direction 2006, qui est de réduire le nombre de cas d'intrusion (le nombre de blessés et de tués) de 50 p. 100 d'ici 2006.

Stratégies

- Informez la communauté sur les dangers des intrusions sur les emprises de chemin de fer, en obtenant une couverture médiatique.
- Appuyez cette couverture des activités découlant du GCPI, les services de police ayant la compétence nécessaire pour exercer un contrôle sur les collectivités ciblées.
- Stimulez les efforts de mise en application du GCPI dans les collectivités en encourageant sur place la participation des entreprises, des écoles, des organismes fédéraux et provinciaux, des services de police et d'autres groupes communautaires.
- Mettez au point des activités permanentes de prévention des intrusions.

GROUPES VISÉS

Pour que le Guide communautaire de prévention des intrusions (GCPI) soit efficace, il doit refléter les préoccupations, les intérêts, les besoins et les craintes des groupes visés. En l'absence de données plus précises, les efforts découlant de ce document devraient être axés sur les groupes qui en ont le plus besoin. Lorsque plus d'une région est à l'étude en vue d'activités relatives au GCPI, des feuilles d'évaluation sont disponibles pour aider à préciser ces endroits. Le formulaire d'évaluation des lieux (voir l'annexe A) peut par ailleurs être un moyen de déterminer dans chaque cas quel est le groupe visé.

Même si les activités médiatiques et d'application relatives aux programmes découlant du GCPI peuvent toucher une foule de membres du public visé, à moins que les raisons qui sous-tendent les activités de contrôle des intrusions ne soient précisées, il est peu probable qu'une réduction importante du nombre de ces dernières ait lieu. Par exemple, si une emprise est le seul moyen d'avoir accès à des écoles ou à des établissements commerciaux de quartiers voisins, une campagne de sensibilisation du public risque de ne pas satisfaire aux besoins communautaires, et il est également peu probable qu'elle diminue le nombre de cas d'intrusion. De la même façon, lorsque des emprises de chemin de fer peuvent être utilisées dans des situations où il n'existe aucune installation récréative « normale », les efforts découlant du GCPI risquent fort de n'avoir que des avantages à court terme. Les membres des publics visés et d'autres organismes communautaires appropriés doivent par conséquent participer au processus de mise en œuvre de ce document.

Chronologie du programme

L'ordre chronologique des activités découlant du GCPI peut varier selon la situation dans chaque collectivité. On trouvera ci-après un ordre chronologique modèle. La plupart, sinon la totalité, des activités relatives à ce dernier seront exercées en application du guide, mais pas nécessairement dans l'ordre prévu.

1re étape **Précisez le corridor où doivent s'exercer les activités relatives au GCPI**

2e étape **Déterminez les besoins communautaires**
Obtenez l'appui de la,communauté

Le GCPI est le plus efficace lorsque les collectivités participent au processus de recensement des besoins, puis appuient et mettent en œuvre les activités afférentes. Les activités ou documents suivants pourraient aider à obtenir cet appui.

1) Le registre des appels relatifs à l'enquête d'attitudes (voir le formulaire type à l'annexe B) et l'évaluation des besoins (voir l'annexe B-1). (Le processus peut également tenir compte des annexes B2-B5.)
2) Les réunions communautaires.
3) Les réunions du conseil municipal.
4) Les tête-à-tête avec des fonctionnaires municipaux.

3e étape **Précisez l'équipe de coalition – Élaborez un plan stratégique**

Avec l'aide de l'équipe de coalition communautaire, dressez un plan stratégique en vous inspirant de l'exemple qui figure à l'annexe C.

4e étape **Dotez en personnel les initiatives découlant du GCPI**

1) Déterminez quelles sont les ressources communautaires.
2) Faites en sorte que des participants de la communauté prennent certains engagements.

5e étape **Évaluez des intrusions**

À la lumière du Formulaire d'évaluation des lieux (voir l'annexe A), déterminez quelles sont les activités à exercer en vertu du GCPI.

6e étape **Menez des enquêtes d'attitudes**

Enquêtez sur la collectivité (voir les modèles de l'annexe B) avant d'amorcer les activités découlant du GCPI, pour préciser les perceptions et la connaissance qu'on a des intrusions.

7e étape **Adaptez les documents destinés aux médias**

Modifiez les documents pour répondre aux besoins communautaires.

8e étape **Ciblez les efforts de mise en œuvre**

Communiquez avec les services de police, notamment avec les procureurs et les juges, pour obtenir leur appui.

9e étape **Réunissez des données au cours des activités découlant du GCPI**

Réunissez des statistiques au cours des activités découlant du GCPI, pour évaluer l'efficacité du programme.

10e étape **Menez une enquête d'attitudes post-programme**

Menez le même type d'enquête, après la fin de toutes les activités découlant du GCPI, pour déterminer si les intéressés ont modifié leur comportement.

11e étape **Évaluez les activités découlant du GCPI**

Utilisez les lignes directrices sur le rapport d'évaluation du GCPI, qui figurent à l'annexe D, pour déterminer l'efficacité du programme.

12e étape **Suivi**

Précisez où il faut recommencer dans le processus de mise en œuvre du GCPI, et optez pour le délai le plus efficace en matière de poursuite des activités du programme.

Aide technique

Au fur et à mesure de la mise en œuvre des activités découlant du GCPI, une aide technique sera sans aucun doute nécessaire. Vous trouverez à l'annexe E une liste d'éventuels partenaires de coalition.

ÉLABORATION D'UN PLAN STRATÉGIQUE

Un plan stratégique peut être aussi simple qu'un résumé des activités résultant du GCPI ou aussi compliqué qu'un document en plusieurs volumes. Peu importe son ampleur, le plan stratégique relatif au GCPI indiquera les tâches nécessaires pour : 1) exécuter un programme de prévention des intrusions, et 2) aider à préciser les ressources appropriées. Le plan stratégique en question (annexe C) propose les points qui devraient au moins être pris en compte au cours de l'élaboration.

Buts du programme

Chaque collectivité qui participe à la mise en œuvre du GCPI doit évaluer ses raisons de le faire. Elle peut adopter le but indiqué dans l'**APERÇU DU PROGRAMME**, plus précisément :

> Accroître la sécurité de ses membres en informant ceux-ci des graves conséquences des intrusions sur des emprises de chemin de fer.

D'autre part, la collectivité peut se fixer ses propres buts. De toute façon, l'élaboration de tels buts l'aide à se concentrer sur les questions de prévention des intrusions, que la mise en œuvre des activités découlant du GCPI aidera à résoudre.

Objectifs du programme

Les objectifs du programme visent les buts de ce dernier. Dans le cas de la prévention des intrusions, il s'agit de la réduction et/ou de l'élimination de ces dernières sur les emprises de chemin de fer. Encore une fois, les besoins communautaires peuvent être différents, de sorte qu'il faut les préciser ici.

Stratégies

Les stratégies indiquent en général les mesures à prendre pour atteindre les objectifs du programme et pour quantifier les résultats obtenus. Les suivantes sont recommandées aux fins du GCPI :

- Déterminez le degré d'intrusion à la lumière de l'évaluation des lieux, des indications des personnes-ressources, du nombre d'incidents, de blessés et de tués.
- Évaluez les besoins et les comportements constatés au sein de la collectivité.
- Déterminez s'il y a des raisons pour lesquelles les résidents estiment que l'intrusion est une activité « légale ».
- Déterminez les publics visés.
- Mettez sur pied des campagnes de sensibilisation et de modification du comportement pour atteindre les publics visés.
- Obtenez si possible l'appui des services de police communautaires et des organismes juridiques.

Plan de mise en œuvre

Après avoir obtenu l'appui des résidents, dressez un organigramme indiquant les diverses personnes chargées d'exercer les activités du programme. Sur cet organigramme, précisez les activités de communication, les plans de réunion, l'obligation de rendre compte, etc. En outre, confiez aux comités la responsabilité d'évaluer les activités du programme.

Évaluation

Un bon programme d'évaluation est essentiel à la poursuite des activités découlant du GCPI. L'évaluation de chaque aspect du programme fournit les raisons nécessaires pour faire de ce dernier un programme autonome étayé par l'appui continu de la collectivité.

PERSONNEL DU PROGRAMME

Les participants et les exigences des comités peuvent varier d'une localité à une autre. Une seule personne doit avoir la responsabilité globale des activités découlant du GCPI. Les présidents de comité peuvent être chargés de leurs régions respectives, et travailler de concert avec les dirigeants locaux, municipaux ou communautaires. Il se pourrait que certains efforts exigent une dotation en personnel supplémentaire.

Partenariats communautaires

Les intrusions sont un problème difficile à résoudre, mais plusieurs coordonnateurs des activités relatives au GCPI ont travaillé avec succès avec des dirigeants d'entreprises et communautaires. En particulier, les partenariats entre les services de police, la police des chemins de fer et des agents de sécurité locaux donnent de bons résultats au chapitre de la sécurité, sur les voies comme ailleurs. Les problèmes communautaires, comme les bandes de jeunes, les graffitis, et les bâtiments abandonnés le long des voies obligent « l'ensemble de la communauté » à s'efforcer de prévenir les intrusions. Lorsque tous les éléments de cette dernière mettent en commun leurs talents et leurs ressources, il est beaucoup plus facile de régler ce qui semblait auparavant un problème insurmontable.

Création d'une coalition communautaire

Le soutien communautaire est extrêmement important pour que l'exercice des activités découlant du GCPI soit couronné de succès. La mise sur pied de coalitions communautaires est, par conséquent, primordiale pour le succès du programme. Vous trouverez ci-après certaines des étapes à franchir pour créer des coalitions efficaces :

- Précisez les besoins communautaires de même que les personnes et les organismes qui ont le plus de chances d'y répondre. Les partenaires de coalition sont notamment des personnes et des organismes qui ont tout intérêt à prévenir les intrusions. Ce sont également des fonctionnaires locaux, des professionnels de la santé publique, des présidents de groupes influents, des administrateurs scolaires, des dirigeants d'entreprises, des responsables de l'Opération Gareautrain, des clients des chemins de fer, des représentants de Transports Canada et des municipalités, ainsi que des urbanistes.
- Effectuez des recherches documentaires en matière de prévention des intrusions, pour susciter l'intérêt des partenaires de coalition, c.-à-d. établissez des statistiques.
- Rédigez des lettres destinées à d'éventuels partenaires de coalition, pour les inviter à des réunions organisationnelles ou à examiner avec vous les activités découlant du GCPI au cours d'un tête-à-tête approprié.
- Soyez disposé à élargir les coalitions en réservant un bon accueil à quiconque désire faire partie de l'« équipe » de prévention des intrusions.
- Lorsque vous rencontrez des partenaires de coalition, soyez prêt à leur expliquer les activités de prévention des intrusions, ce que ces personnes ou organismes peuvent faire à l'appui des activités résultant du GCPI, l'intérêt qu'ils ont à travailler à empêcher les intrusions, et les avantages qu'ils tireront de leur participation.

- Communiquez avec bon nombre de sociétés. Les demandes formulées donneront lieu sans aucun doute à une foule de refus, mais il est peu probable que des gens ou des organismes se portent volontaires sans qu'on le leur ait d'abord demandé.

Dynamique de groupe

Lorsqu'une coalition a été établie, convoquez les partenaires à une réunion préliminaire. Saisissez l'occasion d'examiner les buts, les objectifs et le plan stratégique relatif aux activités découlant du GCPI. Précisez les désirs, les intérêts et les talents de chaque partenaire pour pouvoir affecter celui-ci au comité GCPI qui lui convient. C'est un moment opportun pour choisir les présidents de comités, déterminer la date à laquelle ils se réuniront, et établir des exigences de rapport, en indiquant la présentation exigée aussi bien que la date de production prévue.

Faites de la première réunion, une séance de remue-méninges. Passez-en en revue les activités prévues et demandez l'apport et les observations des partenaires. Soyez réceptifs à tout ce qu'on vous dit. Lorsqu'elles sont formulées pour la première fois, certaines idées originales peuvent sembler irréalistes, mais lorsqu'elles sont mises en pratique, elles se révèlent souvent très efficaces. Considérez la réunion comme une occasion d'examiner la façon dont les partenaires de coalition peuvent prendre part aux activités découlant du GCPI.

Rôle que peuvent jouer les partenaires de coalition

Tentez d'obtenir la participation des médias – En plus d'être intrinsèquement influentes, les coalitions communautaires attirent souvent l'attention des médias. Elles suscitent fréquemment une campagne de rédaction de lettres, ce qui peut être un moyen très efficace d'obtenir une couverture médiatique. Lorsque des stations de radio ou de télévision, ou encore des journaux, reçoivent des lettres de gens d'affaires, d'éducateurs, de services de police, de juges et de spécialistes de la sécurité, ils peuvent être incités à faire des annonces d'intérêt public, à rédiger des articles ou à assurer une autre couverture des médias.

Obtenez l'appui de fonctionnaires locaux – Certains partenaires de coalition peuvent avoir de l'influence auprès de dirigeants locaux. Encouragez-les à utiliser cette influence pour amener ces responsables à participer à l'exécution du Programme communautaire de prévention des intrusions, ou, s'ils jugent que cela dépasse leurs possibilités, à l'exercice de certaines activités découlant du GCPI. La même stratégie épistolaire ayant permis d'obtenir l'intervention des médias peut servir à mobiliser les fonctionnaires locaux. Ou encore vous pouvez persuader ceux-ci de faire en sorte que d'autres organismes gouvernementaux se mettent à l'œuvre ou d'adhérer à une coalition. Efforcez-vous toujours de trouver les moyens de doter la coalition d'autres membres, notamment de représentants d'organismes divers.

Nouez des liens avec le réseau/les ressources – Par définition, les coalitions se composent de membres ayant des compétences et des talents différents. Utilisez ceux-ci pour avoir accès aux ressources. Par exemple, les partenaires habiles en informatique peuvent élaborer des bases de données ou permettre l'accès à l'Internet.

Aidez à mener des enquêtes – Le temps est une ressource importante fournie par les partenaires de coalition, car ils peuvent le consacrer bénévolement à réunir des renseignements comme des données d'enquête d'attitudes, lorsqu'ils ont reçu la formation nécessaire et qu'on leur a donné des documents d'information.

Comparez les expériences antérieures – Bon nombre de partenaires de coalition ont peut-être déjà pris part à des activités d'un programme de sécurité, déployé des efforts d'action directe ou exercé d'autres genres d'activités de groupe. Ils apportent des idées nouvelles et des points de vue différents.

Rédigez des lettres ou des chroniques d'opinion – Les partenaires de coalition peuvent rédiger des lettres aux journaux ou, sur invitation, des chroniques d'opinion.

Remerciez les partenaires de coalition – Les partenaires de coalition conserveront probablement leur enthousiasme si leur travail est reconnu dans la mesure du possible. Cette reconnaissance peut prendre la forme de remerciements publics à des réunions, dans des bulletins, dans des articles de journaux, ou de lettres de remerciements, notamment des notes personnelles écrites à la main.

Comités

Le fait de mettre sur pied un comité, fournit au coordonnateur un cadre de répartition du travail et de délégation des responsabilités qui fait appel à la logique. Comme pour d'autres aspects des activités relatives au GCPI, les structures des comités (et même les types de comités) vont être différentes d'une communauté à une autre. Les lignes directrices doivent être modifiées pour répondre aux besoins individuels.

Comité d'éducation – Le Comité d'éducation devrait aider à recenser les groupes susceptibles de bénéficier d'un exposé sur la prévention des intrusions donné par un responsable de l'Opération Gareautrain. Lorsque ces groupes auront été déterminés, il doit organiser cet exposé et le mettre à l'horaire. Il doit également décider des documents à utiliser pour cet exposé. Une autre de ses fonctions serait de distribuer des documents à d'autres moments que celui de l'exposé.

Comité des services de police – Ce comité est chargé de réunir des données sur les personnes-ressources, les blessés et les tués. Il s'en servira pour encourager les collectivités à participer aux activités et à évaluer le GCPI.

Comité des relations publiques – Les membres du comité des relations publiques ont la responsabilité de préparer et de mettre en œuvre des campagnes de sensibilisation du public. Cela comprend l'élaboration, la modification (s'il y a lieu) et la distribution de documents de campagne, d'articles promotionnels et d'annonces d'intérêt public. Il incombe également au comité en question de planifier et d'exécuter de grandes campagnes de sensibilisation du public.

Comité d'ingénierie/d'exploitation – Bon nombre d'activités exercées en vertu du GCPI seront axées sur l'évaluation des conditions actuelles, sur la modification du comportement ou sur les changements apportés aux méthodes d'exploitation des chemins de fer, et/ou sur les obstacles matériels. Elles comprendraient par exemple l'érection de clôtures (ou d'autres barrières) ou de légères modifications en matière d'exploitation. Les membres de ce comité seraient notamment du personnel d'exploitation des chemins de fer, des ingénieurs ferroviaires ou communautaires, des planificateurs et des dirigeants communautaires.

Comité d'évaluation – Ce comité a deux grandes responsabilités : 1) évaluer l'efficacité des activités exercées en vertu du GCPI, et 2) dresser des horaires et des stratégies indiquant le moment où, pour avoir une efficacité maximum, ces activités doivent être répétées.

CIBLAGE DES INTRUSIONS

Pour obtenir les meilleurs résultats possibles, il importe de déterminer l'endroit où les intrusions sont les plus nombreuses. Les données des chemins de fer et les statistiques du Bureau de la sécurité des transports (BST), c'est-à-dire les renseignements sur les personnes-ressources, les données sur le nombre de cas d'intrusion ainsi que le nombre de blessés ou de tués, jouent un grand rôle à cet égard. Les données des services de police locaux peuvent servir de complément d'information ou fournir des renseignements supplémentaires. Les statistiques de base en matière d'intrusions permettent d'évaluer l'efficacité des activités découlant du GCPI.

Évaluation des lieux d'intrusion

Les chemins de fer et Transports Canada peuvent identifier les endroits où, sur une emprise donnée, il y a eu des cas d'intrusion. Ils peuvent mener des enquêtes sur place, pour préciser où il faut exercer des activités de prévention des intrusions. Veuillez vous référer au formulaire d'évaluation des lieux de l'annexe A. Les enquêtes d'évaluation doivent fournir les renseignements suivants :

- Les lieux d'intrusion.
- L'origine et la destination des intrus.
- L'examen des problèmes techniques, comme ceux qui touchent les passages piétonniers, les pistes cyclables ou de jogging.

  Les aspects matériels à évaluer sont les suivants :

  - Les preuves d'intrusion (c.-à-d. les sentiers, les campements, les graffitis, les boîtes de conserve et autres débris).
- Les caractéristiques des environs (c.-à-d. les écoles, les usines, les parcs, les plages, les ruisseaux, les lacs, les arrêts d'autobus).
- L'état des clôtures (c.-à-d. les échancrures ou autres dommages, si les clôtures ...nt intactes ou des parties sont enlevées).
- Le degré de facilité d'accès (c.-à-d. si ces endroits sont au niveau, s'ils comportent des obstacles matériels, s'ils sont surélevés, s'il y a d'autres passages à niveau légaux, ponts sur chevalets et tunnels).
- Les opérations ferroviaires (c.-à-d. indiquer le nombre de voies, la vitesse des trains, la distance de visibilité, l'interdiction pour les trains de siffler, la fréquence des trains, les activités d'aiguillage, le type de mouvement ou la zone de manœuvre).
- Les antécédents en matière d'incidents (c.-à-d. le nombre de blessés et de tués).
- La signalisation (c.-à-d. indiquer si elle est présente, l'endroit (les endroits) où elle se trouve, si elle est lisible, son libellé ou si elle comporte un pictogramme non équivoque).
- La présence d'intrus longitudinaux (c.-à-d. des cyclistes et des motocyclistes, des randonneurs, des chasseurs, des pêcheurs, des motoneigistes, des utilisateurs de véhicules tout terrain (VTT)).
  (Voir l'annexe A où figure un formulaire type d'évaluation des lieux.)

Enquêtes d'attitudes

Au fur et à mesure que les activités découlant du GCPI seront déterminées, il deviendra nécessaire de préciser quelle partie de la collectivité est la plus touchée par les intrusions, et la meilleure façon de concevoir une campagne de sensibilisation ou d'information du public propre à éliminer ces dernières. Une façon d'obtenir ce genre de renseignements, c'est de mener une enquête d'attitudes pour déterminer ce que les résidents pensent des intrusions sur les emprises de chemin de fer. Dans les circonstances, les activités en question peuvent viser à trouver et à éliminer les raisons qui sous-tendent les intrusions.

L'enquête menée avant la mise en œuvre des activités de prévention des intrusions a lieu de nouveau dès la fin desdites activités. Ce faisant, on peut établir une comparaison avant-après qui aidera à évaluer l'efficacité de ces dernières.

Les deux enquêtes peuvent être menées de façons différentes : par téléphone, en faisant du porte à porte ou par la poste. La moins coûteuse et probablement la plus efficace est l'enquête téléphonique.

Registre des appels relatifs à l'enquête d'attitudes (annexe B)

(À utiliser avec une grande prudence. Communiquez avec le bureau des Affaires publiques avant toute enquête.)

Pour mener à bien l'enquête téléphonique, il vaut mieux élaborer un questionnaire que les bénévoles peuvent utiliser.

L'échantillon doit être conçu par un spécialiste pour que les réponses reflètent l'ensemble de la collectivité; mais s'il y a lieu de croire que la plupart des intrus sont des moins de 20 ans, il doit être conçu de façon à tenir compte de tout l'éventail des caractéristiques de cette tranche de population. Assurez-vous que les âges, les sexes, etc. de cette dernière sont bien représentés lorsque vous élaborez votre enquête. Quant à la taille de l'échantillon, elle est fonction de celle de la collectivité.

Communiquez avec les organismes commerciaux et publicitaires locaux. L'un d'eux pourrait être disposé à accepter des clients bénévoles. Communiquez également avec votre organisme de commercialisation local.

Si vous avez recours à un autre type d'organisme, choisissez des bénévoles qui s'expriment bien et qui sont à l'aise avec des étrangers. Songez à utiliser des collégiens ou des étudiants d'université locaux. Il se pourrait que les diplômés se réjouissent d'avoir l'occasion d'acquérir de l'expérience en exécutant un projet de ce genre. N'oubliez pas de choisir des employés bilingues.

Menez des activités de formation pour familiariser les intervieweurs avec le questionnaire d'enquête, le programme de mise en œuvre du GCPI, et les modalités d'enquête. Fournissez des renseignements de base sur le programme en question et sur ses incidences sur la collectivité. Il est utile d'avoir accès, au cours de la formation, à des données sur les personnes-ressources, les blessés et les tués.

Les intervieweurs ont besoin de savoir comment répondre aux questions des répondants, dresser des registres d'appels, ainsi que rédiger et présenter les questionnaires dûment remplis. La formation leur donne l'occasion d'assister à des interviews et d'en observer le déroulement, d'écouter les critiques formulées, d'effectuer des interviews et d'être interviewés eux-mêmes.

Tuyaux pour obtenir de bons résultats d'enquête

- Procédez aux interviews entre 15 h et 21 h, du lundi au jeudi inclusivement. Vous pouvez aussi mener des interviews pendant la fin de semaine. Ne téléphonez jamais après 21 h!
- Les interviews doivent être menées à partir d'un endroit central, pour que les intervieweurs soient surveillés et qu'ils aient quelqu'un sur place pour répondre aux questions éventuelles.
- Si un répondant est occupé (par exemple en train de dîner), soyez courtois et demandez-lui de vous rappeler à une heure précise.
- Les intervieweurs doivent être prêts à répondre aux questions des répondants. Fournissez à chacun une liste de questions que ceux-ci pourraient lui poser, et les bonnes réponses.
- Avertissez les intervieweurs de ne discuter avec personne des réponses au questionnaire, ce qui permet de garantir et de maintenir le caractère confidentiel de ces dernières.
- Tenez à jour un relevé d'appels ou consignez tout appel lorsque personne ne répond au téléphone, et procurez-vous des répondeurs ou des dispositifs de rappel automatique. (Annexe B)

Conseils sur les interviews

Pour être statistiquement orthodoxe, il importe que l'enquête comporte le moins de distorsions possibles. Il faut par conséquent faire preuve de logique et d'objectivité en posant les questions d'enquête. Les conseils suivants devraient vous aider.

- Lisez chaque question exactement comme elle a été rédigée et dans le même ordre que celui où elle figure sur le questionnaire.
- Lisez chaque question assez lentement pour que le répondant la comprenne.
- Lisez toute la question avant de permettre au répondant de répondre.
- Veillez à ce que votre rétroaction verbale soit neutre.
- Ayez recours à des indices uniformes ou demandez des précisions, pour aider le répondant à mieux répondre aux questions.
- N'amenez pas le répondant à fournir une réponse donnée; assurez-vous que votre voix est toujours neutre et évitez les inflexions. Soyez professionnel et adoptez un ton qui traduit l'assurance et qui démontre votre intérêt pour ce que le répondant a à dire.
- Si vous n'êtes pas convaincu que le répondant a entendu ou compris la question, répétez-la en entier.
- Si le répondant vous demande de répéter une option mentionnée dans une question, répétez toutes les options.
- Si le répondant se met en colère ou met fin à l'interview, restez courtois et remerciez-le d'avoir bien voulu vous consacrer du temps.

PARTICIPATION DES SERVICES DE POLICE

Le recours aux services de police donnera les meilleurs résultats lorsqu'il visera tous les policiers qui travaillent de concert avec les dirigeants communautaires et les législateurs. Cela comprend, mais non exclusivement, les organismes de sécurité, de police et juridiques locaux. Il est primordial que la participation des services de police locaux soit étayée par des procureurs disposés à poursuivre les contrevenants, et par des juges prêts à prononcer les sentences prescrites par les lois en vigueur.

Ces dernières années, vu l'augmentation du trafic ferroviaire de banlieue et des marchandises d'un bon nombre d'agglomérations, les services de police doivent maintenant faire face à des problèmes ferroviaires accrus. Ils doivent en général faire respecter la loi sans bénéficier d'un effectif plus nombreux, ni, dans certains cas, d'une formation appropriée. Mais une plus grande participation des pouvoirs policiers locaux serait un complément utile aux petits corps policiers des chemins de fer. Tous ces policiers auraient pour objectif commun de réduire la criminalité. L'expérience acquise montre que sans l'appui et les efforts d'application proactifs des services de police locaux, les programmes de sensibilisation et d'information du public sont voués à l'échec.

La plupart des provinces ont pris des règlements ou des ordonnances qui portent sur les questions d'intrusion, mais les amendes et/ou les peines imposées n'empêchent pas les intrusions sur les emprises de chemin de fer. De plus, la plupart des organismes ne considèrent pas ces intrusions comme prioritaires en matière de répression. Le Programme de prévention des intrusions devrait consister en partie à promouvoir l'adoption de dispositions législatives nouvelles et plus strictes, propres à renforcer le processus judiciaire et à faire ressortir l'importance de sévir en cas d'infractions prenant la forme d'intrusions.

Communication avec les services de police – Contacts préalables

Lorsqu'on se prépare à communiquer avec les services de police locaux, il importe de se souvenir qu'il faut les convaincre par un argument irrésistible de participer aux activités de prévention des cas d'intrusion. Ils doivent acquérir la conviction que le fait d'empiéter sur une emprise ferroviaire ne pose pas seulement un problème au chemin de fer concerné, mais aussi à la collectivité dans son ensemble. À cette fin, il y a plusieurs façons de procéder. Les statistiques des intrusions sont utiles car elles indiquent le nombre de cas survenus et peuvent être impressionnantes, surtout si celles visant des blessés ou des tués ont fait du bruit dans les médias. Elles sont également utiles si elles indiquent que les « récidivistes » sont en nombre important.

Sachez quels sont les services de police à l'œuvre dans votre localité. Il arrive souvent que les emprises de chemin de fer relèvent de plusieurs autorités compétentes. Déterminez quels services de police sont compétents au palier local, et ainsi que les genres d'activités criminelles qu'ils doivent réprimer.

La plupart des représentants des services de police se rangent dans l'une de quatre catégories d'emploi : administrative, gestion, surveillance, et services communautaires. Chacune de ces catégories a un rôle et des responsabilités différents, et sa participation aux activités de contrôle d'application de la loi peut varier énormément. Dans certains organismes, un seul et unique représentant peut être chargé de plus d'un champ de responsabilité, de sorte que dans les plus petits, il n'existe peut-être pas de séparation claire entre les fonctions de gestion, d'administration et de surveillance.

Dans la plupart des organismes importants, qu'ils soient gouvernementaux ou privés, les gestionnaires sont généralement chargés de l'ensemble des activités d'exploitation. Ils représentent le niveau de la direction, et c'est à eux qu'il incombe le plus souvent de gérer le budget du ministère et d'élaborer la politique budgétaire. Les administrateurs sont ordinairement chargés de la liaison entre les organismes et de la bonne marche des activités journalières. Les surveillants doivent pour leur part s'assurer que les fonctions hiérarchiques sont remplies et que le personnel subalterne exerce son activité en tenant compte des lignes directrices du ministère. Quant aux agents ordinaires, il leur appartient de s'assurer tous les jours que leur ministère remplit ses obligations.

Avant d'établir le premier contact, il faut élaborer des renseignements précis indiquant la taille de l'organisme et ses champs de responsabilité. Il faut prêter une attention spéciale aux problèmes particuliers à ce dernier, c'est-à-dire préciser le nombre de cas d'intrusion, les taux d'incidents ferroviaires connexes dont doivent s'occuper les autorités locales, et/ou les efforts d'application ou d'information actuellement déployés. Souvenez-vous qu'en ce qui a trait aux services de police, l'objectif est de solliciter leur collaboration et leur compréhension pour atteindre un but commun.

Soyez prêt à essayer d'obtenir indirectement la participation des services en question. Faites la promotion du Programme de prévention des intrusions auprès des représentants des municipalités, des médias, des districts scolaires, des compagnies d'assurances et des services de santé locaux, de même qu'au cours des réunions municipales. Soulignez l'importance de la collaboration des services de police et laissez ces représentants prendre l'initiative de l'obtenir.

Communiquez avec des représentants des associations ou syndicats de policiers. Leur appui peut être précieux pour faire intervenir les corps policiers.

Persévérez! Essayez toujours de vous assurer la participation de la police locale ou communautaire. Il faudra peut-être qu'une tragédie se produise pour la décider à bouger, mais soyez prêt à amorcer le dialogue chaque fois que l'occasion se présente. Le choix du moment et la sensibilité aux circonstances sont primordiaux lorsque vous prenez contact avec des résidents après un tragique accident.

Communication avec les services de police – Prise de contact

Après avoir déterminé avec *quels* services de police il faut communiquer, précisez à *qui* vous devez vous adresser. Même si les contacts informels avec les agents concernés sont presque toujours avantageux puisqu'ils ouvrent les lignes ou chaînes de communication, il est conseillé d'établir un contact officiel par l'entremise de l'administrateur en chef, ce qui vous permettra de prendre des arrangements pour rencontrer un représentant et vous entretenir avec lui. Lorsque c'est son bureau qui établit les contacts, l'administrateur peut transmettre les renseignements à la personne ou au service concerné. Dans certains cas, par exemple, l'organisme-ressource peut être le bureau des services de la circulation, les Affaires publiques ou les Affaires communautaires.

Commencez toujours par un exposé d'introduction officiel sur le Programme de prévention des intrusions, et demandez leur aide. Signalez certains des avantages que d'autres services de police ou organismes policiers ont tiré de la participation à l'exécution de ce programme, notamment :

- La formation disponible, qui est peut-être offerte gratuitement au ministère.
- La diminution du nombre d'incidents ferroviaires causés par des intrus.
- Le lancement de citations à cause d'autres activités criminelles.
- De meilleures relations communautaires.
- Une couverture favorable des médias.
- Une sensibilisation accrue aux questions de sécurité chez les agents qui travaillent à proximité des lignes de chemin de fer.

Ces dernières années, les services de police n'ont pas été exempts de réductions de leurs ressources.

Lorsque vous parlez à des surveillants (ou superviseurs) et à des agents itinérants, soulignez combien il est important pour eux de se protéger lorsqu'ils travaillent à proximité de voies ferrées. La plupart des agents ne savent pas qu'ils peuvent et doivent communiquer avec le régulateur de la circulation ferroviaire lorsqu'ils sont à l'œuvre près de ces dernières. (Un exemple de tragédie mettant en cause un agent des services de police, ce serait le cas d'un détective urbain qui menait une enquête sur une emprise de chemin de fer. Son travail l'a tellement absorbé qu'il n'a pas entendu ni vu à temps le train qui approchait. Le pauvre homme aurait pu échapper à la mort si quelqu'un avait communiqué avec le régulateur pour l'informer de l'enquête. Celui-ci aurait averti le mécanicien de locomotive qu'un enquêteur était au travail sur l'emprise.)

Participation des services de police

Une fois que les responsables des services de police ont compris l'importance de leur appui et de leur participation, soyez prêt à leur montrer avec exactitude comment ils peuvent être utiles. Indiquez-leur les endroits où il y a des preuves d'intrusion ou d'activité illégale. Passez en revue avec eux les personnes-ressources en matière d'intrusion, ainsi que les blessés et les tués, en ciblant les secteurs où il y a des cas d'intrusion. Soyez souple et ouvert aux suggestions des gens avec qui vous avez pris contact.

Vous pouvez faire plusieurs recommandations sur les méthodes pour éliminer les problèmes d'intrusion sur le territoire qui relève de leur compétence. Celles-ci peuvent comprendre notamment :

- **L'évaluation des lieux en vue d'une analyse de sécurité :**

  L'examen des zones qui posent des problèmes.

  Le recensement des incidents.

  Le vandalisme.

  L'observation des preuves matérielles de l'existence de problèmes.

- **Les programmes communautaires :**

  Un agent à bord des trains.

  Des auxiliaires à bord des voitures rail-route.

  Des exposés sur l'OG pour sensibiliser tant les agents que la population aux règlements régissant les passages à niveau et les emprises.

  Les COPER (Community Orientated Police Educational Rides; trajets éducatifs pour les policiers, axés sur la collectivité).

  Le STOP (Student Trespass Observation Program; programme d'observation des intrusions à l'intention des élèves).

- **Le contrôle d'application :**

  L'élaboration de guides de poche énumérant les infractions connexes contre les chemins de fer.

  La prise de contact avec d'autres organismes aux prises avec des problèmes d'intrusion semblables, et l'échange d'idées au sujet des tendances et des problèmes en matière d'intrusion.

  Il est également conseillé de mettre les services de police au courant des difficultés posées par la répression des intrusions, à savoir :

- **Les problèmes sociaux et économiques :**

  L'augmentation du nombre de sans-abri ces dernières années.

  Le plus grand nombre d'adolescents en fuite.

  Le taux de chômage élevé.

- **Les difficultés d'application :**

  Les pouvoirs judiciaires qui oublient ou négligent les lois en vigueur.

  Les problèmes d'éloignement (difficultés d'accès).

  Les ressources réduites des corps policiers.

  Il s'agit d'une infraction à priorité relativement faible.

Les services de police peuvent en arriver à faire partie de la solution au problème de l'intrusion sur les emprises de chemin de fer, grâce à l'information donnée tant aux agents qui patrouillent dans les rues qu'à ceux qui sont chargés expressément d'arrêter les intrus.

DOCUMENTS POUR LES CAMPAGNES D'INFORMATION

L'un des principaux éléments du Programme de prévention des intrusions est la sensibilisation ou l'information du public. Cette sensibilisation s'effectue de bien des façons, notamment par des campagnes dans les médias (presse, radio et télévision).

Les documents médiatiques sont notamment les messages d'intérêt public, les affiches et les illustrations prêtes à être photographiées. Bon nombre seront disponibles grâce à Direction 2006 et à l'Opération Gareautrain.

On peut obtenir les documents relatifs à l'Opération Gareautrain en s'adressant aux ligues ou conseils de sécurité provinciaux ou aux comités de cette dernière. Si vous ne savez pas qui est votre coordonnateur de l'OG, communiquez avec l'Opération Gareautrain au 1-514-879-8558.

(Voir l'annexe F qui porte sur le groupe de travail sur les intrusions, et l'annexe G qui consiste en une liste du matériel de sécurité ferroviaire, produite par l'Opération Gareautrain.)

RELATIONS AVEC LES MÉDIAS ET RELATIONS PUBLIQUES

Tous les jours, le public est bombardé par des millions de nouvelles et d'autres renseignements, de sorte que la prévention des intrusions doit subir la concurrence de toutes ces données et ces idées. Le comité des relations avec les médias/relations publiques est chargé d'élaborer des méthodes pour communiquer aux médias et à nos concitoyens un message qui peut sauver des vies. Nous devons stimuler l'intérêt de tous pour que notre message soit en évidence et que le public y soit sensibilisé. Lorsque les médias n'offrent aucune occasion, il appartient à ce comité d'en créer.

Qui/que sont les médias?

Dans les petites localités

Les hebdomadaires communautaires.
Les bulletins d'association.
Les sites Web, qui sont en mesure d'informer les collectivités de toutes tailles.

Dans les villes moyennes

Les hebdomadaires communautaires.
Les bulletins de nouvelles radiophoniques et les émissions d'interviews locales.
Les prospectus de centre commercial.
Les chambres de commerce.
Les stations de télédistribution.

Dans les grandes villes

La Presse canadienne.
Les sections métropolitaines ou d'affaires des quotidiens.
Les revues d'affaires communautaires et les publications des clubs et associations communautaires.
Les services des actualités radiophoniques.
Les stations de télédistribution.
Les chambres de commerce.
Les bulletins d'entreprise.

Dans les zones métropolitaines

Les services des actualités télévisées.
Les entrevues télévisées.
Les services des actualités radiophoniques.
Les stations de télédistribution.
Les bulletins d'entreprise.
Les revues spécialisées ou professionnelles.
Les prospectus de centre commercial.

Comment travailler avec les médias

Toute activité exercée pour informer le public doit faire appel aux médias de masse puisque de cette façon, le message transmis touchera un bien plus grand nombre de gens. C'est pourquoi la communication avec les reporters et les rédacteurs est un volet important des activités découlant du GCPI. En nouant de bonnes relations de travail avec les rédacteurs et les reporters locaux, on fera en sorte que ces activités fassent plus de bruit dans les médias.

Habituez-vous à consigner les noms et adresses des employés des médias qui rédigent des reportages sur la prévention des intrusions ou sur la sécurité ferroviaire en général. Envoyez à ces journalistes des renseignements à jour sur les efforts de votre collectivité pour empêcher les tragédies. Les reporters aiment les statistiques sur les intrusions, parce qu'ils peuvent s'en inspirer pour rédiger des articles. Il s'agit en effet de NOUVELLES CONCRÈTES, et non d'articles de fond ou spécialisés.

Avant de faire des démarches auprès des médias, utilisez leurs divers annuaires pour dresser une liste de cibles médiatiques, qui devrait indiquer dans chaque cas le genre de média, le nom du média ou de la personne-ressource, l'adresse, le numéro de téléphone et le numéro de télécopieur du média ou de cette personne. Dressez une autre liste indiquant les noms des publications, les supports utilisés (soit des radiocassettes, soit des vidéocassettes VHS) ainsi que les brochures ou les prospectus à envoyer par la poste ou par porteur à chaque personne figurant sur cette liste. Intégrez les listes à une base de données capable de produire des étiquettes postales. Vous pourrez ainsi communiquer sans délai avec les médias et savoir immédiatement qui a reçu les renseignements relatifs au GCPI, et plus précisément la nature de ces derniers.

Surveillance des médias locaux

Regardez, lisez et écoutez pour déterminer la qualité et l'étendue de la couverture médiatique locale, et pour préciser quels reporters sont affectés à un certain type de reportage, c'est-à-dire celui auquel vous visez. Concentrez-vous sur ces reporters et tenez-vous au courant de leurs reportages de façon à connaître leur style ainsi que le genre de questions qu'ils posent. N'ayez pas peur d'un reporter qui pose des questions difficiles mais judicieuses.

Précisez qui, dans votre organisme, est le plus qualifié pour répondre aux demandes de renseignements des médias

Faites en sorte que cette personne soit bien renseignée par les présidents des comités, pour qu'elle connaisse tous les sujets pouvant donner lieu à des questions éventuelles, et se sente en mesure de répondre à diverses demandes de renseignements.

Réunions de rédaction

Prévoyez des réunions de rédaction qui renseigneront les reporters ou les rédacteurs sur la prévention des intrusions. Fournissez des statistiques et une grande partie des renseignements utilisés pour amener les services de police à prendre part aux activités découlant du GCPI, c'est-à-dire des renseignements exacts et factuels. Si la police intervient, assurez-vous que les reporters le savent. Et si vos relations avec elle sont vraiment satisfaisantes, tenez une réunion commune. Les services de police locaux, provinciaux et fédéraux possèdent les renseignements les plus récents sur la criminalité, les collisions et les activités illégales.

Élaborez des dossiers de presse donnant des renseignements de base sur le Guide communautaire de prévention des intrusions (GCPI). Lorsque vous avez une réunion avec les médias, soyez toujours prêt à leur laisser de la documentation comme un dossier de presse, une copie d'une nouvelle bande vidéo ou un message d'intérêt public. Ceux-ci rappelleront votre visite et l'importance de l'Opération Gareautrain pour la collectivité. Vous avez également tout intérêt à leur laisser votre carte d'affaires, pour qu'ils puissent vous joindre à une date ultérieure.

En cas d'incidents

Il est plus difficile de sensibiliser les médias aux cas d'intrusion qu'aux collisions aux passages à niveau. Il est beaucoup plus facile de signaler un véhicule écrasé et d'indiquer exactement où l'impact a eu lieu. Dans la plupart des cas, on peut donner le nom du conducteur, précision essentielle pour un reporter à la recherche d'un ou plusieurs renseignements afin de boucler son article.

Lorsque des intrusions se produisent, le porte-parole relatif au GCPI a une tâche relativement difficile, en particulier s'il manque de précisions à donner. Il peut écouter les questions du reporter pour évaluer : 1) les connaissances que possède celui-ci au sujet des trains, et 2) comment ces renseignements pourraient servir à rédiger un article.

Sans se donner l'air de celui qui sait tout, le porte-parole en question doit aider le reporter à comprendre le phénomène des intrusions. Sa tâche la plus importante est de diriger ledit reporter vers les gens qui peuvent lui fournir des informations comme le nom du service de police qui mène l'enquête. AVANT de se pencher sur le prochain cas d'intrusion, qu'il dresse ou fasse dresser un plan des lieux, et qu'il réunisse des documents qui l'aideront.

Travaillez avec vos partenaires dans le domaine de la sécurité et des relations publiques, pour que chacun d'eux soit prêt à diriger le reporter vers le suivant afin que ce journaliste connaisse la totalité des faits. Souvenez-vous de la date de l'incident, car les renseignements d'enquête disponibles seront très peu nombreux. Il importe donc de discuter des statistiques. Viendront ensuite les faits relatifs au train en cause, puis, le lendemain, les renseignements découlant de l'enquête. Si un représentant dont les fonctions relèvent du GCPI a d'ores et déjà pris contact avec les médias avant l'incident, il pourra plus facilement être considéré comme une ressource communautaire, et comme déjà soucieux de la sécurité avant que celui-ci ne survienne.

Faites comprendre les intrusions

Les gens ne comprennent pas très bien comment quelqu'un peut se méprendre sur la vitesse d'un train et sur la distance à laquelle il se trouve. Certains croient qu'il est facile de quitter la voie ferrée juste avant qu'un train arrive. S'il y a dans votre localité un reporter qui a pour tâche de couvrir les activités des chemins de fer, et les transports en général, prenez des dispositions pour le rencontrer près des voies ferrées à un moment où le trafic est intense. Montrez-lui le train qui paraît « lent » et qui vient de franchir le virage, puis qui semble accélérer et atteindre en une seconde l'endroit où vous vous trouvez tous deux. Cet exercice fait instantanément comprendre la situation. Il faut absolument qu'à toute rencontre sur une emprise de chemin de fer, un représentant du chemin de fer soit présent pour faire en sorte que des mesures de sécurité soient prises.

Si le reporter ne peut pas venir près des voies ferrées, essayez de le convaincre de visionner, au moment qui lui conviendra, une bande vidéo sur la sécurité ferroviaire, donnant des renseignements sur les collisions aux passages à niveau et les intrusions sur les emprises de chemin de fer.

Examinez les cas de suicide

Les suicides sont un grave problème. On peut communiquer à l'avance avec les médias pour faire en sorte que lorsque ces événements se produisent, ils ne soient pas annoncés comme étant des suicides. En faisant du bruit à leur sujet et en les qualifiant de suicides, on risque d'aggraver le problème.

Il faut que le porte-parole sensibilise le reporter aux faits relatifs à la circulation des trains (c.-à-d. la grande difficulté de voir une personne sur la voie ferrée la nuit, la distance dont un train a besoin pour s'arrêter, le fait que les triages et les emprises sont une propriété privée). Souvenez-vous que les reporters qui reçoivent ce genre d'affectation ont souvent besoin d'un exposé rapide sur les réalités ferroviaires. Communiquez à celui que vous informez les statistiques les plus récentes.

Il serait également avantageux d'essayer de travailler avec des spécialistes de la santé mentale, pour discuter avec eux des questions relatives au suicide et déterminer si l'emprise de chemin de fer ou une section précise de cette dernière est susceptible d'attirer particulièrement des intrus.

Les équipes de train en tant que victimes

Discutez des répercussions d'un incident sur des victimes non évidentes comme le mécanicien de locomotive, l'équipe de train, la famille et les amis immédiats. Les utilisateurs du présent guide désireront peut-être communiquer avec le délégué syndical officiel de l'équipe de train pour obtenir des renseignements comme le traumatisme que les employés de chemin de fer risquent de subir à la suite d'un incident dû à l'intrusion.

Les mécaniciens de locomotive jouent un rôle unique dans l'industrie des transports. Ils circulent à bord des trains mais ils ne sont pas des conducteurs, puisqu'ils ne peuvent dévier de leur route pour éviter une collision. Il leur faut décider immédiatement s'ils doivent serrer le frein de secours. Mais s'ils tentent la manœuvre, ils courent le risque de faire dérailler le train.

Les interviews (consultez si possible votre bureau des affaires publiques)
Il y a deux types d'interviews : organisées à l'avance et improvisées. Les interviews organisées à l'avance donnent le temps de prévoir les questions et de préparer les réponses. Quant aux interviews improvisées, elles ont lieu lorsque les reporters veulent obtenir rapidement des renseignements. Dans la mesure du possible, faites-vous instruire par un spécialiste sur la façon de mener les interviews. Les quelques conseils de base suivants vous seront utiles.

Préparation d'une interview

- Déterminez sur quels points importants le reporter désire s'informer. Y aura-t-il d'autres personnes que lui? L'interview prendra-t-elle la forme d'une enquête ou d'une conversation?
- Élaborez ueux ou trois arguments à invoquer lors de l'interview. Soyez prêt à étoffer tous arguments invoqués au moyen de statistiques et d'autres données quantifiables. Donnez des précisions sur les activités découlant du GCPI et sur leurs incidences prévues sur la collectivité. Parlez de l'organisme, de ses membres et de leurs fonctions respectives.
- Répétez votre exposé.

L'interview

- Choisissez si possible l'endroit où l'interview aura lieu. La télévision est un médium où les images sont primordiales. Choisissez donc un endroit où votre message aura un impact important. Soyez toujours en mesure de fournir des statistiques pour cet endroit en particulier.
- Ne vous tenez pas debout sur les voies ferrées ou autour.
- Assurez-vous que l'interview ne donne pas d'exemple d'intrusion en indiquant quelqu'un qui se tient sur les voies ferrées ou autour.
- Votre apparence peut influer sur l'interview par l'effet qu'elle aura tant sur l'intervieweur que sur le public visé. Habillez-vous en conséquence.
- Essayez de garder le contrôle de l'interview. Faites des questions posées des sujets de discussion et orientez la conversation pour qu'elle porte sur les points principaux.
- Faites en sorte que vos réponses soient brèves et sans ambiguïté. Évitez de répondre par « oui » ou « non », mais essayez de limiter vos réponses à une ou deux déclarations mettant l'accent sur les points principaux.
- S'il est impossible de répondre à une question donnée, dites « Je ne le sais pas », puis tentez de fournir une réponse au reporter le plus tôt possible.
- Si vous ne voulez pas répondre à une question en particulier, donnez-en la raison au reporter, en tenant compte du fait que vos explications figureront peut-être dans son reportage. Ne dites jamais : « Sans commentaires », car cela suppose que vous avez quelque chose à cacher.
- Si le reporter a mal compris une déclaration donnée, répétez-en les points importants et clarifiez *le plus tôt possible* les sujets compliqués, avant de poursuivre l'interview.

- Énoncez tout d'abord les faits les plus importants, puis faites le lien entre eux et vos arguments principaux à la fin de l'interview.
- Évitez le jargon et les acronymes qui ne disent rien au commun des mortels. Dites par exemple l'« Opération Gareautrain » plutôt que l'« OG ».
- Souvenez-vous que **tout ce que vous dites est « officiel »**.
- Si vous vous opposez au langage utilisé pour poser une question, reformulez celle-ci de la façon appropriée. Ne vous mettez jamais en colère. Chacune de vos réponses doit donner l'impression que vous êtes content que le reporter vous ait posé cette question.
- Donnez des réponses directes aux questions directes.
- Répondez d'une façon professionnelle. Utilisez des termes qui décrivent fidèlement la situation, pour que la population en comprenne la gravité.
- Faites valoir votre point de vue. Si l'interview semble devoir prendre fin avant que vous ayez eu le temps d'apporter tous vos arguments, dites au reporter que vous n'avez pas terminé et continuez votre exposé! Faites en sorte que vos paroles soient d'or. N'en gaspillez aucune, de sorte que vous aurez le temps de vous exprimer avec précision en 30 ou 60 secondes! Vous pourrez le faire si vous avez réfléchi d'avance à ce que vous voulez dire, et si vous avez pratiqué vos réponses avant de rencontrer l'intervieweur.

Après l'interview

- Demandez au reporter s'il a besoin d'autres renseignements.
- Remerciez-le de l'interview qu'il vous a accordée.

Résumé pour les médias

Lorsque vous faites connaître les activités découlant du GCPI ou que vous vous préparez à une campagne faisant appel aux médias, vous devez suivre les lignes directrices suivantes. Vous avez plus de chances d'obtenir un reportage dans un journal, à la radio ou à la télévision si vous respectez les usages des médias. Voici la marche à suivre :

- Réunissez tous les faits avant de communiquer avec des journalistes ou des reporters.
- Lisez toujours attentivement ou contre-vérifiez les documents avant de les envoyer.
- Lorsque vous téléphonez à un reporter, identifiez-vous, puis demandez-lui s'il a un délai à observer ou s'il dispose de quelques minutes pour vous parler. Comme les reporters sont toujours débordés de travail, s'il est très occupé pour le moment, demandez-lui à quel moment cela lui conviendrait que vous le rappeliez.
- Retournez promptement les appels.

- Tenez compte des délais que vous ont indiqués les reporters. Assurez-vous que vous faites parvenir à ces derniers, au moment précisé, les renseignements promis.
- Désignez un unique porte-parole officiel pour la campagne.
- Soyez accessible aux médias. Cela augmente les chances pour que les activités découlant du GCPI fassent l'objet de reportages.
- **Ne dites jamais rien « officieusement »**
- Préparez-vous à l'interview; répétez à l'avance vos principaux arguments et prévoyez les questions importantes.
- Si un reporter vous demande des renseignements qui ne sont pas du ressort de votre organisme, dites-le lui et indiquez-lui si possible une source d'information.
- Répondez aux questions brièvement et avec exactitude.
- Ne soyez pas intimidé; les reporters et les rédacteurs sont souvent abrupts parce qu'ils ont des dates limites à respecter.

Dossier de presse

Un dossier de presse doit contenir des renseignements de base sur le PROGRAMME COMMUNAUTAIRE DE PRÉVENTION DES INTRUSIONS, et indiquer le but poursuivi ainsi que la façon de l'atteindre. Il doit comprendre les documents suivants :

Une feuille de renseignements : Un résumé d'une ou deux pages des renseignements principaux. Il peut être rédigé dans un style télégraphique, et comprendre des nombres, des tableaux, etc. Les renseignements figurant sur cette feuille servent souvent de références aux reporters qui rédigent un article.

Les renseignements relatifs au GCPI, sont notamment le profil de la collectivité, des statistiques sur les intrusions, les noms des partenaires de coalition, des explications sur le programme et sur ce à quoi il vise.

Un communiqué de presse :

Il fournit des renseignements intéressants pour les médias. Il indique le qui, le quoi, le quand, le lieu et le pourquoi d'un événement ou d'une situation, sous forme narrative.

Une photo :

Une photographie illustrant le problème.

Une notice biographique sur un personnage important :

Il est sage d'insérer une notice biographique d'une page sur n'importe quel personnage de marque qui fait ou va faire un exposé dans le cadre d'une activité majeure découlant du GCPI.

Un logogramme :

S'il existe un logo relatif au GCPI, une copie prête à photographier doit accompagner les autres indications de la feuille de renseignements.

ÉVALUATION DU PROGRAMME

Dès la fin du Programme communautaire de prévention des intrusions, le formulaire intitulé Lignes directrices sur le rapport d'évaluation du CGPI (voir l'annexe D) doit être rempli et présenté à l'Opération Gareautrain Inc. Il permettra une rétroaction au sujet du programme grâce à vos observations destinées à d'autres coordonnateurs. Nous pourrons ainsi déterminer quel genre de programme donne les meilleurs résultats, et les points à améliorer.

En outre, bien qu'on puisse éliminer à l'heure actuelle les cas d'intrusion, on doit tenir régulièrement des réunions de rappel et effectuer périodiquement des évaluations de suivi pour faire en sorte que le problème communautaire des intrusions ne se pose pas de nouveau.

Pour des renseignements généraux supplémentaires, voir l'annexe H, qui comprend les pages H-1 à H-4.

PROGRAMME COMMUNAUTAIRE DE PRÉVENTION DES INTRUSIONS
FORMULAIRE D'ÉVALUATION DES LIEUX

Formulaire type

Endroit : _____

Date: _____ Heure : *De* _____ *à* _____

TRAVERSÉE DES VOIES

Activité	Nombre de cas
Traversée légale des voies à un passage à niveau	
Traversée illégale des voies à un passage à niveau	
Traversée des voies ailleurs qu'à un passage à niveau	

ACTIVITÉ SUR L'EMPRISE OU AUX ABORDS

Activité	Nombre de cas
Sur les voies	
À moins de 3 mètres des voies À l'est (ou au nord) des voies	
Au-delà de 3 mètres des voies À l'est (ou au nord) des voies	
À moins de 3 mètres des voies À l'ouest (ou au sud) des voies	
Au-delà de 3 mètres des voies À l'ouest (ou au sud) des voies	

** Intervalle de temps suggéré – 30 minutes*

PROGRAMME COMMUNAUTAIRE DE PRÉVENTION DES INTRUSIONS
REGISTRE DES APPELS RELATIFS À L'ENQUÊTE D'ATTITUDES

Formulaire type

Numéro d'identification du répondant : _____

Indicatif régional et numéro de téléphone : (_____) _____

Numéro d'appel / Date Heure Code de résultat/Observations

Intervieweur

1. ____ / / _____
2. ____ / / _____
3. ____ / / _____
4. ____ / / _____
5. ____ / / _____
6. ____ / / _____
7. ____ / / _____
8. ____ / / _____

Observations supplémentaires : _____

Codes de résultat

Répondant non contacté :
(voir les codes ci-après)

01 Répondeur
02 Signal ou tonalité d'occupation
03 Sonnerie; aucune réponse
04 Numéro inactif
05 Télécopieur
06 Répondant identifié ; il doit rappeler en vue d'un 2e rendez-vous
07 Répondant identifié, mais aucun moment précisé pour le rappel

Répondant contacté interview incomplète :
(voir les codes ci-après)

08 Heure de rappel fixée
09 Prière de rappeler
10 Refus
11 Répondant contacté; il a indiqué qu'ilrappellerait l'intervieweur
12 Autre

ÉVALUATION DES BESOINS
POUR ÉLIMINER LE PROBLÈME DES INTRUSIONS DANS UNE LOCALITÉ

Vous trouverez ci-après les étapes à franchir pour déterminer l'ampleur du problème des intrusions dans une localité donnée. Tout d'abord, vous savez que celle-ci est aux prises avec ce problème puisque vous l'avez choisie pour centre d'intérêt. Ce que vous devez déterminer, c'est le degré de connaissance que d'autres ont du problème en question. Lorsque vous aurez réuni tous les faits, vous aurez les données qui vous aideront à trouver sur place des partenaires.

1re étape : **Menez des interviews avec :**
Équipe de train, si possible
Services de police locaux
Districts scolaires (principaux membres du personnel)
Dirigeants d'entreprises établies près des voies ferrées.

Lors de chaque interview, demandez-leur à qui d'autre ils peuvent vous référer pour que vous obteniez des renseignements supplémentaires. Ils vous fourniront peut-être des indications que vous n'avez pas.

2e étape : **Tenez un forum communautaire :**
Distribuez le questionnaire ci-joint. Vous pouvez choisir entre le questionnaire qui suppose que bon nombre de personnes commettent une ou plusieurs intrusions ou le questionnaire qui demande aux répondants qui et pourquoi ils estiment que des gens se rendent coupables d'intrusions. Vous pouvez également distribuer les deux questionnaires aux répondants et leur laisser le choix.

Lorsque vous réunissez des données, recensez les problèmes d'intrusion et placez-les selon l'ordre d'importance de la raison fournie.

3e étape : **Interviewez des intrus connus :**
Demandez-leur pourquoi ils ont commis une ou plusieurs intrusions, et ce qui les empêcherait de récidiver. Référez-vous à l'enquête qui consiste à interviewer les intrus seul à seul.

4e étape : **Menez une enquête téléphonique au sein de la collectivité :**
Franchissez les étapes d'une enquête au hasard et servez-vous à cette fin du questionnaire d'enquête téléphonique sur les intrusions. Les données doivent renvoyer à celles qui découlent de l'évaluation des besoins, ce qui permettra de déterminer si elles sont exactes et si elles concordent avec ces dernières.

5e étape : **Communiquez avec des partenaires éventuels :**
Fournissez-leur des données et des statistiques, et demandez-leur de contribuer à éliminer les intrusions dans leur collectivité.

QUESTIONNAIRE TÉLÉPHONIQUE SUR LES INTRUSIONS

formulaire type

Bonjour! je suis (nom) et je représente un organisme public de sécurité routière et ferroviaire appelé _____ (Opération Gareautrain ou groupe communautaire). En moyenne, 65 personnes par année sont tuées tandis qu'elles marchent ou empiètent sur des terrains ferroviaires. Nous disons qu'il y a eu intrusion parce que le fait de marcher sur des terrains ferroviaires est illégal. Ces morts peuvent être évitées.

À _____(ville), plus de _____ personnes (nombre de tués et de blessés) sont mortes ou ont été blessées par un train. Comme votre localité veut mettre fin à ces tragédies inutiles, nous vous demandons votre aide, c'est-à-dire de répondre à quatre questions principales et de fournir certaines données démographiques.

Nous savons qu'il y a un problème parce que des gens meurent. C'est pourquoi nous voulons savoir à quoi nous devons consacrer nos ressources, et nous estimons que vos réponses nous aideront. Celles-ci exigeront moins de 10 minutes de votre temps, et elles pourraient sauver une ou plusieurs vies.

1. À votre avis, pourquoi des gens se rendent-ils coupables d'intrusion en pénétrant sur des emprises de chemin de fer dans votre région ?

_____

_____

_____

2. Selon vous, qui empiète sur des terrains ferroviaires ?

_____

_____

_____

3. Que pourrions-nous faire pour empêcher les gens de s'introduire sur des terrains ferroviaires ?

_____

_____

_____

4. Saviez-vous, avant que je vous le dise dans mon introduction, qu'il est illégal de marcher sur des terrains ferroviaires ?

Oui _____ Non _____

Je n'ai plus d'autre question à vous poser. Mais j'aimerais maintenant obtenir certaines données démographiques qui nous permettront de déterminer qui répond à notre enquête.

Sexe : M _____ F _____

Âge:
- Moins de 25 ans _____
- 26-35 ans _____
- 36-45 ans _____
- 46-55 ans _____
- 56-65 ans _____
- 66 ans et plus _____

Laquelle des catégories suivantes décrit le mieux votre situation?
- Membre de la population active _____
- Retraité _____
- Chômeur _____
- Étudiant _____
- Autre _____
- Refus de répondre _____

Avez-vous des enfants ?
Oui _____ Non _____

Dans l'affirmative, leur avez-vous parlé des dangers qu'ils couraient en jouant sur les voies ferrées ou en traversant celles-ci ailleurs qu'à un passage à niveau autorisé ?
Oui _____ Non _____

Je vous remercie de votre temps. Je me permets de vous envoyer un exemplaire du cahier de jeux pour les enfants, produit par l'Opération Gareautrain. S'il vous intéresse, veuillez me fournir votre nom et votre adresse.

_____

_____

_____

_____

Merci encore de m'avoir accordé quelques minutes.

INTERVIEW INDIVIDUELLE AVEC LES INTRUS

Formulaire type

Pourquoi traversez-vous les voies ferrées ou marchez-vous le long de ces dernières?

_____

_____

_____

Savez-vous qu'il est illégal d'empiéter sur des terrains ferroviaires?

Oui _____ Non _____ Je ne le sais pas au juste _____

Traversez-vous souvent les voies ferrées ou marchez-vous souvent le long de ces dernières?

Tous les jours _____
Plusieurs fois par semaine _____
Une fois par semaine _____
Cinq fois par mois _____
De 3 à 5 fois par mois _____
Jusqu'à 3 fois par mois _____
Je l'ai fait pour la première fois _____

Que pouvons-nous faire pour vous empêcher de traverser les voies ferrées ou de marcher le long de ces dernières?

_____

_____

_____

Encouragez les gens à ne plus pénétrer sur les voies ferrées. Indiquez-leur les dangers que cela comporte et le nombre de personnes qui sont mortes parce qu'elles traversaient les voies. Donnez des renseignements touchant la sécurité.

À noter :
N'empiétez jamais sur des voies ferrées, et ne vous tenez jamais autour d'elles.

ENQUÊTE SUR LES INTRUSIONS MENÉE AUPRÈS DE GROUPES COMMUNAUTAIRES

Formulaire type

Bonjour, je suis (nom) et je représente un organisme public de sécurité routière et ferroviaire appelé « Opération Gareautrain » ou groupe communautaire. De concert avec votre collectivité, nous essayons de déterminer pourquoi tant de personnes sont tuées ou blessées par des trains. Saviez-vous que chaque année, environ 65 personnes en moyenne sont tuées, et 45 grièvement blessées? Il y a intrusion lorsque quelqu'un marche illégalement sur des voies ferrées ou des emprises de chemin de fer. Ces morts et ces blessures sont parfaitement inutiles.

J'aimerais que vous répondiez aux questions suivantes. Vos réponses nous aideront à déterminer à quelles initiatives nous devons consacrer nos ressources pour remédier à la situation.

1. Vous trouverez ci-dessous plusieurs raisons connues qui motivent l'intrusion sur des terrains ferroviaires. Veuillez indiquer celles qui vous concernent, compte tenu de la fréquence de vos intrusions.

	Extrêmement souvent	Très souvent	Parfois	Rarement	Jamais
Pour éviter la circulation					
Ça ressemble à un sentier récréatif					
C'est un bon endroit où marcher ou faire du jogging					
C'est agréable (la nostalgie joue un rôle)					
Pour aller à la chasse					
Pour aller à la pêche					
C'est un raccourci pour me rendre à l'école, au travail ou aux magasins					

2. Vous trouverez ci-après plusieurs suggestions quant aux façons d'empêcher les gens d'empiéter sur les emprises de chemin de fer. Quelles sont celles qui vous empêcheraient de traverser les voies ferrées ou de marcher sur ces dernières? Répondez par « oui », « non » ou « je ne sais pas ».

Une ou plusieurs clôtures Oui _____ Non _____ Je ne sais pas _____
Une amende Oui _____ Non _____ Je ne sais pas _____
De l'information sur les dangers courus Oui _____ Non _____ Je ne sais pas _____
Un passage supérieur ou inférieur Oui _____ Non _____ Je ne sais pas _____
Un passage à niveau à une distance de 0,5 km Oui _____ Non _____ Je ne sais pas _____
L'obligation de fournir un service communautaire Oui _____ Non _____ Je ne sais pas _____

3. Avant mon exposé, ou avant de lire le présent questionnaire, saviez-vous qu'il était illégal de pénétrer sur des terrains ferroviaires ?

Oui _____ Non _____ Je ne le savais pas au juste _____

ENQUÊTE SUR LES INTRUSIONS MENÉE AUPRÈS DE GROUPES COMMUNAUTAIRES EN SUPPOSANT L'ABSENCE D'INTRUSION

Formulaire type no 2

Bonjour, je suis (nom) et je représente un organisme public de sécurité routière et ferroviaire appelé « Opération Gareautrain ». De concert avec votre collectivité, nous essayons de déterminer pourquoi tant de personnes sont tuées ou blessées par des trains. Saviez-vous que chaque année, environ _____ personnes en moyenne sont tuées ou blessées à _____ (localité) ? Ces morts et ces blessures sont parfaitement inutiles. Il est illégal de marcher sur des voies ferrées ou des terrains ferroviaires, et cela s'appelle une intrusion.

J'aimerais que vous répondiez aux questions suivantes. Vos réponses nous aideront à déterminer à quelles initiatives nous devons consacrer nos ressources pour remédier à la situation.

1. Savez-vous que votre région est aux prises avec un problème d'intrusion?
   Oui _____ Non _____

2. Voyez-vous des gens traverser des voies ferrées ou marcher le long de ces dernières?
   Oui _____ Non _____

3. Savez-vous qu'il est illégal de marcher sur des voies ferrées ou des terrains ferroviaires ou le long des voies ferrées ?
   Oui _____ Non _____

4. À votre avis, pourquoi certaines personnes empiètent-elles sur des terrains ferroviaires?

   _____

   _____

   _____

   _____

   _____

5. Quels genres de personnes voyez-vous empiéter sur des terrains ferroviaires? (Cochez toutes les réponses pertinentes.)

1. Adultes	Hommes _____	Femmes _____
2. Jeunes adultes	Hommes _____	Femmes _____
3. Adolescents	Garçons _____	Filles _____
4. Pré-adolescents	Garçons _____	Filles _____
5. Enfants du primaire	Garçons _____	Filles _____
6. Tout-petits	Garçons _____	Filles _____
7. Familles	_____	
8. Personnes âgées	Hommes _____	Femmes _____

6. À votre avis, que pouvons-nous faire pour éliminer le nombre d'intrusions?

_____

_____

_____

7. Voyez-vous souvent des intrusions?

Tous les jours	_____
De quatre à six fois par semaine	_____
Deux ou trois fois par semaine	_____
Une fois par semaine	_____
Jamais	_____

8. Combien de personnes voyez-vous alors empiéter sur des emprises de chemin de fer?

Plus de 10	_____
Entre 5 et 9	_____
Quatre	_____
Trois	_____
Deux	_____
Une	_____
Aucune	_____

Merci d'avoir répondu au questionnaire. Vos renseignements nous aideront à réduire le nombre de personnes tuées inutilement par des trains.

PROGRAMME COMMUNAUTAIRE DE PRÉVENTION DES INTRUSIONS
PLAN STRATÉGIQUE

Endroit : _____

Coordonnateur du programme : _____

Numéro de téléphone : (___) _____ Numéro de télécopieur : (___) _____

Dates d'exécution du programme : _____

I. Buts, objectifs et stratégies du programme

Dresser une liste des buts, objectifs et stratégies du programme. Ils peuvent comprendre la totalité ou une partie de ceux indiqués dans **L'APERÇU.** Des buts, des objectifs et des stratégies supplémentaires seront peut-être nécessaires dans le cas d'une localité donnée, et ils doivent être énumérés eux aussi.

II. Coordination du programme

A. Dressez un organigramme comprenant une liste de comités et d'éventuels partenaires de coalition qui seraient membres de ces derniers. Indiquez dans le plan la façon dont s'effectuera la communication entre les comités.

B. Élaborez un plan de communication avec les services de police et d'obtention de leur appui en ce qui a trait aux activités découlant du Guide communautaire de prévention des intrusions (GCPI).

C. Élaborez un plan visant à obtenir l'appui du conseil municipal, des entreprises, des administrations scolaires et d'autres partenaires de coalition éventuels.

III. Évaluation du programme

Décrivez comment seront réunies les statistiques sur les intrusions avant et après que les activités découlant du GCPI auront été exercées. Précisez qui s'occupera du processus de collecte de données et comment les données seront collectées.

A. Indiquez les données qui serviront à mesurer l'efficacité des activités relatives au GCPI, et les méthodes qui seront mises en oeuvre pour les collecter.

B. Données pré-programme sur les intrusions.

C. Données post-programme sur les intrusions.

IV. Mise en œuvre du programme

Déterminez les éléments du Programme de prévention des intrusions. Faites état des stratégies de ciblage des publics visés, qui font participer les médias à des campagnes de sensibilisation ou d'information du public, ainsi que des documents à distribuer. Indiquez également quel sera le personnel nécessaire pour exécuter ce programme.

V. Schéma chronologique

Élaborez un schéma chronologique pour l'exercice d'activités du programme. Élaborez entièrement les tâches nécessaires à la mise en œuvre du GCPI, et indiquez le temps nécessaire pour les accomplir.

1re étape	Précisez le corridor dans lequel auront lieu les activités découlant du GCPI
2e étape	Déterminez les besoins communautaires – Obtenez le soutien communautaire
3e étape	Précisez l'équipe de coalition – Dressez un plan stratégique
4e étape	Déterminez les initiatives à prendre en matière de dotation découlant du GCPI
5e étape	Évaluez les intrusions (enquête sur place et collecte de données sur les intrusions)
6e étape	Menez une enquête d'attitudes antérieure au GCPI
7e étape	Adaptez des documents destinés aux médias
8e étape	Ciblez les services de police
9e étape	Réunissez des données au cours des activités découlant du GCPI
10e étape	Menez des enquêtes d'attitudes post-programme
11e étape	Évaluez les activités découlant du GCPI (notamment la collecte post-GCPI de données sur les intrusions)
12e étape	Assurez le suivi (p. ex. envoyez des lettres de remerciements ou des rapports aux responsables de l'OG).

LIGNES DIRECTRICES SUR LE RAPPORT ÉVALUATION

Pour que nous puissions exécuter le programme le plus efficacement possible, nous vous saurions gré de nous faire parvenir vos observations sur la façon dont le GCPI a répondu à vos besoins. Nous nous inspirerons des renseignements reçus pour mettre à jour celui-ci de façon qu'il fasse état de meilleures méthodes pour éliminer les intrusions. Au fur et à mesure que divers projets donneront lieu à de nouveaux documents, nous intégrerons ceux-ci au guide. Nous aimerions que vous nous donniez des explications sur chaque cote que vous indiquerez. Il n'est pas nécessaire qu'elles soient longues, mais elles doivent indiquer avec concision les points forts et les faiblesses du document. Adressez vos renseignements à l'adresse suivante :

Direction 2006
Comité d'éducation
800, boul. René-Lévesque Ouest
Bureau 1105
Montréal (Québec)
H3B 1X9

Endroit : _____

Coordonnateur du programme : _____

Numéro de téléphone : (___) _____ Numéro de télécopieur : (___) _____

Dates d'exécution du programme : _____

Population du secteur : _____

Distance par rapport au corridor ferroviaire : _____

Pour chaque catégorie indiquée ci-après, veuillez coter le GCPI quant à sa capacité de vous aider à exécuter votre programme. Veuillez encercler un des choix multiples suivants :

1 = Très efficace
2 = Efficace
3 = Satisfaisant
4 = Inefficace
5 = Très inefficace
s/o = Sans objet

Veuillez expliquer brièvement votre cote en indiquant ce que vous avez jugé efficace ou inefficace. Si vous avez besoin d'espace supplémentaire, n'hésitez pas à annexer d'autres feuilles ou à écrire au dos du questionnaire. Vos observations nous aideront à modifier le GCPI actuel.

	Très efficace				Très inefficace	S/O
1. Plan stratégique	1	2	3	4	5	s/o
2. Personnel du programme	1	2	3	4	5	s/o
3. Ciblage des intrusions	1	2	3	4	5	s/o
4. Services de police	1	2	3	4	5	s/o
5. Documents de campagne	1	2	3	4	5	s/o
6. Médias et relations publiques	1	2	3	4	5	s/o
7. Évaluation du programme	1	2	3	4	5	s/o

PARTENAIRES DE COALITION

Les références ci-après peuvent éventuellement prendre part au processus d'exécution du GCPI. Cette liste ne doit pas être considérée comme exhaustive. N'hésitez pas à essayer d'obtenir la collaboration de quiconque, ou de tout organisme, qui peut à votre avis être utile relativement au GCPI.

Administrations publiques

Transports Canada
Ministère des Affaires municipales de la Colombie-Britannique
Ministère des Transports et des Services publics de l'Alberta
Ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan
Ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba
Ministère des Transports de l'Ontario
Ministère des Transports du Québec
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
Ministère des Transports et des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse
Fédération canadienne des municipalités

Industrie

Association des chemins de fer du Canada
Fraternité des mécaniciens de locomotive
Travailleurs unis des transports
3M Canada

Police

Association canadienne des chefs de police
Gendarmerie royale du Canada
Police de B.C. Rail
Service de police du Chemin de fer Canadien Pacifique
Police provinciale de l'Ontario
Service de police de l'Ontario Northland
Police des Chemins de fer nationaux du Canada
Sûreté du Québec

Services publics

Conseil canadien de la sécurité
Les Boy Scouts du Canada
Club Optimiste
British Columbia Safety Council
Alberta Safety Council
Saskatchewan Safety Council
Manitoba Safety Council
Ontario Safety League
Ligue de sécurité du Québec
Le Conseil de sécurité du Nouveau-Brunswick
Nova Scotia Safety Council

Autres contacts possibles

Association canadienne des automobilistes
Compagnies d'assurances
Médias
Organismes municipaux

PROGRAMME COMMUNAUTAIRE DE PRÉVENTION DES INTRUSIONS
GROUPE DE TRAVAIL SUR LES INTRUSIONS

Matériel éducatif

Vous pouvez vous procurer des affiches, des brochures, des bandes vidéo et des documents éducatifs en vous adressant à l'Opération Gareautrain, numéro de téléphone : 1-514-879-8558, ou numéro de télécopieur : 1-514-879-1522.

Opération Gareautrain

Bureau 1105
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
H3B 1X9

OPÉRATION GAREAUTRAIN
LISTE DE DOCUMENTS SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET FERROVIAIRE

Guide :	**Opération Gareautrain (OG)** **Conseil canadien de la sécurité (CCS)** **Ligues/Conseils provinciaux de la sécurité (LCPS)** **Transports Canada (TC)**
Titre :	**Operation Lifesaver/Opération Gareautrain**
Genre de document :	Brochure d'information.
Élaborées par :	L'Opération Gareautrain (OG).
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Brochure de 14 pages, contenant des renseignements généraux sur la sécurité ferroviaire.
Population cible :	La population en général.
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuite.
Langues :	Français et anglais (présentation bilingue).
Titre :	**Can you make the grade?/Avez-vous la note de passage?**
Genre de document	Brochure d'information.
Élaborées par :	L'OG
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Brochure de 8 pages comprenant un questionnaire à choix multiples et portant sur la sécurité aux passages à niveau.
Population cible :	La population en général.
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, TC, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuite.
Langues :	Français et anglais (séparément).
Titre :	**Engineering Considerations/** **Aspects techniques des passages à niveau**
Genre de document	Brochure d'information.
Élaborées par :	L'OG et TC.
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, TC, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Brochure de 4 pages contenant des renseignements sur les programmes à frais partagés de construction ou d'amélioration de passages à niveau.
Population cible :	Les particuliers, les collectivités et les groupes qui cherchent à obtenir des renseignements sur la construction et l'amélioration de passages à niveau.
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, TC, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuite.
Langues :	Français et anglais (séparément).

Titre :	**Your Project and the News Media/ Votre projet et les médias d'information**
Genre de document	Brochure d'information.
Élaborées par :	L'OG.
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Brochure de 8 pages qui est un guide de base des relations avec les médias à l'intention des groupes bénévoles.
Population cible :	Les groupes bénévoles.
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuite.
Langues :	Français et anglais (séparément).

Titre :	**Policy Position/Énoncé de principes**
Genre de document	Livret d'information.
Élaborées par :	L'OG.
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Livret de 12 pages contenant des renseignements de base sur l'OG, c'est-à-dire sur son élaboration, son mandat, et ses paramètres de programme.
Population cible :	La population en général.
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuit.
Langues :	Français et anglais (présentation bilingue).

Titre :	**Teacher's Guide/Guide pédagogique**
Genre de document	Livret d'information.
Élaborées par :	L'OG.
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Livret de 19 pages contenant un plan de cours destiné aux éducateurs qui instruisent les élèves de l'élémentaire et du secondaire, ainsi que les adultes, au sujet de l'OG.
Population cible :	Les éducateurs.
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuit.
Langues ::	Français et anglais (séparément).

Titre :	**Speaker's Guide/Guide du conférencier**
Genre de document	Livret d'information.
Élaborées par :	L'OG.
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Guide de 19 pages visant à aider les conférenciers à élaborer et à faire des exposés intéressants et instructifs sur l'OG. Il comprend des formulaires, des allocutions, des feuilles de renseignements et une liste de documents pour les conférenciers.
Population cible :	Les conférenciers bénévoles.
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuit.
Langues :	Français et anglais (séparément).

Titre :	**Elmer the Safety Elephant's Railway Safety Booklet/ Elmer, l'éléphant prudent présente son livre d'activités sur la sécurité ferroviaire**
Genre de document	Cahier à colorier/cahier de jeux.
Élaborées par :	L'OG et le CCS.
Distribuée par :	L'OG et le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Cahier de jeux/à colorier de 22 pages comprenant un avant-propos de l'OG et des activités recommandées aux enseignants, au dos du cahier.
Population cible :	Enfants de la maternelle à la 5e année (âgés de 4 à 11 ans).
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuit.
Langues :	Français et anglais (séparément).

Titre :	**Children's Activity Book/Cahier de jeux pour enfants**
Genre de document	Cahier à colorier/cahier de jeux.
Élaborées par :	L'OG.
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Cahier de jeux/à colorier de 24 pages mettant en vedette Vagabond le Lapin. Avant-propos de l'OG.
Population cible :	Enfants de la maternelle à la 5e année (âgés de 4 à 11 ans).
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuit.
Langues :	Français et anglais (séparément).

Titre :	**You're on the Wrong Track/Voie interdite**
Genre de document	Affiches.
Élaborées par :	L'OG.
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Affiches de 18 sur 24 po. La série comprend 5 affiches qui portent sur les intrusions possibles. Y figurent les scènes suivantes : un motoneigiste circulant sur la voie ferrée, des skieurs qui traversent la voie ferrée, un conducteur de véhicule tout-terrain qui s'engage sur la voie ferrée, des enfants qui franchissent un pont de chemin de fer, un enfant muni d'un baladeur, qui marche sur la voie ferrée.
Population cible :	La population en général.
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuites.
Langues :	Français et anglais (présentation bilingue).

Titre :	**Sans titre**
Genre de document	Affiche.
Élaborées par :	L'OG.
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Affiche de 11 po sur 17 po montrant un camion en mauvaise posture à un passage à niveau.
Population cible :	Les conducteurs de camion et d'autocar.

Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuite.
Langues :	Français et anglais (présentation bilingue).
Titre :	**Trains Can't Stop/On ne stoppe pas les trains**
	Produite en 1987
Genre de document	Vidéocassette VHS (Enfants – 8 min 30 s) (Adolescents – 7 min) (Adultes – 6 min)
Élaborées par :	L'OG
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Bande vidéo montrant les dangers que présentent les passages à niveau. La version pour enfants contient également des parties sur les intrusions.
Population cible :	Chaque bande vidéo est différente, selon qu'elle vise les enfants, les adolescents ou les adultes.
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuite.
Langues ::	Français et anglais (séparément).
Titre :	**Consequences/Conséquences**
	Produite en 1990
Genre de document	Vidéocassette VHS, 9 min et 26 s.
Élaborées par :	L'OG.
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Bande vidéo montrant des cas d'intrusion sur un terrain ferroviaire.
Population cible :	Pré-adolescents (âgés de 9 à 12 ans).
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuite.
Langues :	Français et anglais (séparément).
Titre :	**The Gallery/La Galerie**
	Produite en 1988
Genre de document	Vidéocassette VHS, 12 min.
Élaborées par :	L'OG.
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Bande vidéo montrant les dangers que courent les conducteurs de camion et d'autocar aux passages à niveau.
Population cible :	Les conducteurs de camion et d'autocar.
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuite.
Langues :	Français et anglais (séparément).

Titre :	**Gambling a Lifetime/Risquer toute une vie**
Genre de document	Vidéocassette VHS (version anglaise : 14 min et 14 s; version française : 14 min et 4 s).
Élaborées par :	L'OG.
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Bande vidéo montrant des scénarios de collision à un passage à niveau.
Population cible :	Les adultes.
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuite.
Langues :	Français et anglais (séparément).

Titre :	**David's Run/Cauchemar de David** Produite en 1987
Genre de document	Vidéocassette VHS (version anglaise : 16 min; version française : 15 min).
Élaborées par :	Version anglaise : l'Association of American Railroads. Version française : l'Opération Gareautrain
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Bande vidéo montrant de dangereux scénarios d'intrusion mettant en cause des moins de 20 ans
Population cible :	Les moins de 20 ans (âgés de 12 à 18 ans).
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuite.
Langues :	Français et anglais (séparément).

Titre :	**Rover the Railway Rabbit – On the Right Track/ Vagabond le Lapin – Sur la bonne voie** Produite en 1993
Genre de document	Vidéocassette VHS d'une durée de 8 min et 46 s.
Élaborées par :	L'OG, les Chemins de fer nationaux du Canada, le Sheridan College.
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Film d'animation montrant de dangereux scénarios d'intrusion mettant en cause des enfants.
Population cible :	Les enfants (âgés de 5 à 12 ans).
Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuite.
Langues :	Français et anglais (séparément).

Titre :	**Steel Wheels Don't Forgive** Produite en 1995
Genre de document	Vidéocassette VHS d'une durée de 12 min.
Élaborées par :	Les Chemins de fer nationaux du Canada.
Distribuée par :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Description :	Documentaire sur un élève du cours secondaire tué par un train. Y compris des interviews avec des confrères de classe.
Population cible :	Les moins de 20 ans (de 12 à 18 ans).

Fournisseurs :	L'OG, le CCS, les LCPS, les chemins de fer, et d'autres.
Coût :	Gratuite.
Langues :	Anglais.

Titre :	**No Contest/À coup sûr**
	Produite en 1998
Genre de document	Vidéocassette VHS d'une durée de 14 min.
Élaborées par :	L'OG.
Distribuée par :	L'OG.
Description :	Bande vidéo pour adultes sur les passages à niveau et les intrusions.
Population cible :	Les moins de 20 ans et les adultes.
Fournisseurs :	L'OG.
Coût :	Gratuite.
Langues :	Français et anglais.

Titre :	**Voies ferrées – pour trains seulement**
Genre de document	Brochure
Élaborées par :	Transports Canada
Distribuée par :	Transports Canada
Description :	Brochure – Référence : TP13279
Population cible :	La population en général
Fournisseurs :	Transports Canada
Coût :	Gratuite
Langues :	Bilingue

Titre :	**Agents de sécurité ferroviaire**
Genre de document	Brochure
Élaborées par :	Transports Canada
Distribuée par :	Transports Canada
Description :	Brochure – Référence : TP11359
Population cible :	La population en général
Fournisseurs :	Transports Canada
Coût :	Gratuite
Langues :	Bilingue

Titre :	**Direction 2006 – Documentation sur les programmes**
Genre de document	Brochures
Élaborées par :	Direction 2006
Distribuée par :	Les parties prenantes de Direction 2006
Description :	Documentation sur les initiatives de Direction 2006
Population cible :	La population en général
Fournisseurs :	Les parties prenantes de Direction 2006
Coût :	Gratuites
Langues :	Bilingue

MYTHES ET RÉALITÉS
POUR EMPÊCHER UNE TRAGÉDIE FERROVIAIRE

On trouvera ci-après cinq exemples pouvant aider à éliminer les malentendus et à mieux sensibiliser le public aux dangers des intrusions sur des voies ferrées. Chaque année, 45 personnes sont blessées et près de 65 autres sont tuées par suite d'activités dangereuses et illégales exercées sur des voies ferrées et aux abords de ces dernières.

Mythe nº 1 : Vous pouvez juger avec exactitude de la distance à laquelle se trouve un train qui approche ou de sa vitesse.

Réalité : Il est extrêmement difficile, surtout lorsqu'on voit un train de face et à distance, de déterminer à quelle distance il se trouve, ou sa vitesse.

Mythe nº 2 : Les voies ferrées sont des terrains publics.

Réalité : Les voies, les ponts sur chevalets, les tunnels, les ponts et les triages sont des terrains privés. Il est à la fois dangereux et illégal de s'y trouver. Les gens qui commettent cette infraction peuvent être arrêtés et condamnés à une amende.

Mythe nº 3 : Il est facile de dire sur quelle voie un train circule, et dans quel sens il roule.

Réalité : Un train peut arriver en tout temps sur n'importe quelle voie ferrée. La technologie moderne augmente les chances pour qu'on ne l'entende pas approcher. Ne vous aventurez jamais sur des terrains ferroviaires.

Mythe nº 4 : Les triages de chemin de fer sont des terrains de jeux.

Réalité : Les triages sont des terrains privés et un milieu de travail actif, où chaque train et chaque wagon peuvent se déplacer rapidement. Tenez toujours pour acquis qu'un train immobile dans un triage risque de bouger en tout temps. En jouant sur les wagons ou en grimpant sur eux, on court un danger mortel. Il suffit de quelques secondes pour qu'un ou plusieurs étourdis soient broyés, ou pour qu'ils perdent un ou plusieurs membres.

Mythe nº 5 : C'est une tradition inoffensive que de lancer de petits objets à un train ou de placer des pièces de monnaie sur la voie.

Réalité : Peu importe leur petite taille, des objets lancés à un train ou placés sur la voie peuvent ricocher et blesser, et même rendre aveugles, des passants ou des membres de l'équipe de train.

RENSEIGNEMENTS DE BASE

LE PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ CONTRIBUE À RÉDUIRE LE NOMBRE DE COLLISIONS AUX PASSAGES À NIVEAU

L'Opération Gareautrain, soit le programme national de sécurité publique qui possède d'ores et déjà une excellente fiche en matière de réduction du nombre de tués et de blessés tant dans des accidents de passage à niveau que dans des incidents causés par l'intrusion, ne ménage aucun effort pour réduire de moitié, au cours de la prochaine décennie, le nombre d'accidents aux passages à niveau.

Ce programme a contribué à réduire de 60 p. 100, entre 1981 et 1996, le nombre d'accidents aux passages à niveau. Il n'en demeure pas moins que son directeur national, M. Ben Levesque, déclare ce qui suit : « Nous ne nous reposons pas sur nos lauriers puisqu'il est possible d'empêcher ces accidents. Nous sommes très actifs au sein de Direction 2006, une initiative des secteurs public et privé prise de concert avec Transports Canada et avec d'autres, qui aidera à réduire encore de 50 p. 100, d'ici 2006, le nombre de tués et de blessés aux passages à niveau, et sur les terrains ferroviaires en général à cause de l'intrusion.

« Nous aimerions que les gens prennent l'habitude de s'approcher avec une extrême prudence des passages à niveau, tout comme ils se sont habitués à porter leur ceinture de sécurité », ajoute-t-il.

Accélérer pour passer avant le train est un sport mortel. « Les trains ne peuvent s'arrêter rapidement : ils ont besoin pour le faire d'une distance équivalant à 14 terrains de football. Et il va sans dire qu'ils ne peuvent dévier de leur chemin pour éviter une collision. Dans une large mesure, il appartient aux usagers de la route de sauver leur vie, celle des membres de leur famille, et celle de leurs amis », poursuit M. Levesque.

Bon nombre d'accidents sont causés par des conducteurs qui ont mal évalué la vitesse d'un train et qui ont essayé de franchir la voie ferrée avant l'arrivée de celui-ci. De gros engins, comme un gros porteur qui se prépare à atterrir, semblent toujours aller plus lentement qu'ils ne le font en réalité. « En fait, leur vitesse réelle est cinq fois supérieure à leur vitesse apparente », déclare M. Levesque. « Si vous voyez un train et qu'il vous paraît rouler à 20 kilomètres à l'heure, il circule en réalité à 100 kilomètres à l'heure », a-t-il précisé.

Un autre ratio que chaque conducteur doit connaître : 4 000 à un. Il s'agit du poids d'un train par rapport à celui d'une automobile. C'est ainsi que lorsqu'un train heurte une voiture, c'est comme si celle-ci heurtait une canette de boisson gazeuse. « Je continue donc à dire aux gens qu'ils pourraient être heurtés par une autre voiture ou par un camion et survivre à cette collision, mais qu'un train les tuerait sûrement », poursuit M. Levesque.

Il souligne qu'un tel accident peut se produire en tout temps, à n'importe quel passage à niveau. « La familiarité réduit la vigilance, » précise-t-il. Il fait valoir que la plupart des accidents de passage à niveau ont lieu dans un rayon de 40 kilomètres autour du domicile du conducteur ou de la conductrice.

Les gens qui traversent tous les jours les mêmes voies ferrées en viennent à penser qu'ils savent exactement quand le train va arriver au passage à niveau. Mais les trains peuvent être en retard ou en avance, sans compter qu'un train spécial, supplémentaire ou dont l'horaire a été modifié risque de s'en venir à vive allure.

Dans ce domaine, on en revient toujours à la vieille exhortation : « Arrêtez-vous, regardez autour de vous, et prêtez l'oreille. » Il est devenu plus important d'avoir l'oreille fine vu que la technologie a rendu les trains moins bruyants.

Bon nombre d'automobilistes ne savent pas que les quatre coups de sifflet habituels ont pour but de les avertir de s'arrêter immédiatement lorsqu'ils vont arriver au passage à niveau. Comme dans le cas de la vitesse des trains, les gens peuvent être induits en erreur par ce sifflet puisqu'il peut leur donner l'impression qu'un train est plus loin qu'il ne l'est en réalité.

« Les adultes doivent également comprendre, et indiquer à leurs enfants, pourquoi les terrains ferroviaires sont dangereux et par conséquent d'accès interdit », a dit M. Levesque. « On peut être tenté d'utiliser des voies ferrées et des triages comme raccourcis, mais cela est très dangereux, sans compter que c'est illégal », a-t-il souligné.

Une personne trouvée coupable d'intrusion sur un terrain ferroviaire peut faire face à une amende maximum de 10 000 $, à une peine d'emprisonnement ne dépassant pas un an, ou aux deux. Les règles s'appliquent aux piétons comme aux cyclistes, aux utilisateurs de véhicules tout-terrain, aux adeptes de la moto tout-terrain et aux fondeurs.

L'Opération Gareautrain est parrainée par l'Association des chemins de fer du Canada et par Transports Canada. Elle travaille de concert avec le Conseil canadien de la sécurité, les conseils et les ligues provinciaux de la sécurité, les services de police et d'utilité publique, à mieux sensibiliser la population aux dangers des passages à niveau et des intrusions sur des terrains ferroviaires.

Au total, 98 personnes ont été tuées en 1998 dans des collisions survenues à des passages à niveau et dans des accidents dus à l'intrusion sur des terrains ferroviaires, soit le même nombre que pendant l'année précédente, et 58 autres ont été blessées grièvement, alors qu'il y en avait eu 110 en 1997.

En particulier, le nombre d'accidents de passage à niveau, qui avait été de 307 en 1997, est tombé à 275 l'année dernière selon les résultats préliminaires du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Quant au nombre d'incidents dus à l'intrusion, qui avait été de 98 en 1997, il a chuté à 79 en 1998.

L'amélioration a surtout été le résultat d'une campagne énergique de contrôle d'application et d'information publique. Presque dans chaque cas, l'accident a été causé par des conducteurs ou des piétons qui, par leur faute, se sont trouvés au mauvais endroit au mauvais moment.

L'année dernière, le nombre de tués et de blessés sur des voies ferrées canadiennes n'a été qu'une fraction des 3 450 personnes qui meurent, et des 245 000 personnes qui sont blessées, dans des accidents de la route survenus dans notre pays, et ce, chaque année. « Mais ces accidents ont entraîné 100 p. 100 des souffrances des personnes qui en sont sorties vivantes », a déclaré M. Levesque. « Les collisions qui surviennent à des passages à niveau ne sont certainement pas moins une question de sécurité routière qu'une question de sécurité ferroviaire, parce que leur prévention dépend tellement de meilleures habitudes de conduite des usagers de la route. »

La plupart de ces collisions se produisent à des passages à niveaux munis d'avertisseurs, et, dans environ le tiers d'entre eux, résultent de ce que le véhicule vient heurter le flanc du train. Bon nombre de collisions latérales surviennent la nuit et mettent en cause des véhicules automobiles qui roulent trop vite par rapport à la distance que leurs phares peuvent illuminer. Mais en général, 75 p. 100 des collisions qui se produisent à des passages à niveau ont lieu pendant les heures de clarté, où la visibilité est bonne.

Même s'il est un employé de chemin de fer chevronné, M. Levesque est encore étonné par les risques que les conducteurs sont prêts à courir pour franchir le passage à niveau avant le train. Ils engagent une course avec le train, se faufilent sous les bras de la barrière au moment où ceux-ci descendent, et se précipitent en faisant fi des signaux d'avertissement dès qu'un train est passé, pour voir malheureusement leur véhicule embouti par un autre train qui arrivait en sens inverse sur une deuxième voie.

Lorsqu'il y a une file de véhicules, ils s'arrêtent sur les voies ferrées plutôt que de le faire à une certaine distance de ces dernières, puis ils traversent sans s'être assurés d'abord qu'une autre voiture ne leur bloque pas le chemin.

M. Levesque s'étonne particulièrement de la témérité des automobilistes qui contournent les barrières abaissées. « Il y a eu un cas où une femme a doublé les cinq voitures qui étaient arrêtées devant la sienne et a contourné la barrière à vive allure », raconte-t-il. « Elle est arrivée juste à temps pour être heurtée et tuée par le train qui arrivait », ajoute-t-il.

Le programme éducatif exécuté par l'Opération Gareautrain comprend notamment la production et la distribution de documents d'information dans les écoles, pour l'information des conducteurs, les relations avec les médias, et les exposés publics dans l'ensemble du pays.

Trois cent vingt-cinq présentateurs de toutes conditions sociales aident l'Opération Gareautrain à renseigner le public sur la sécurité ferroviaire. Ils ont à peu près tous une expérience des accidents de passage à niveau puisqu'ils sont des agents de police, des cheminots ayant connu l'horreur de collisions mortelles, et des gens qui ont été grièvement blessés dans des collisions survenues à un passage à niveau.

L'Opération Gareautrain a eu énormément de succès grâce à ses programmes « de l'agent à bord du train » et « des quasi-collisions ». Le premier consiste à demander à un agent d'un service de police local d'observer les passages à niveau depuis la cabine d'une locomotive effectuant son trajet habituel. Cet agent communique par radio avec des collègues circulant dans des voitures de patrouille de la police, qui pourchassent les contrevenants observés du train, et, selon le cas, leur donnent un avertissement ou leur collent une contravention.

La clé du succès de ce premier programme a consisté à obtenir le soutien actif des services de police locaux. Mais la tâche est complexe. Sur la liaison Toronto-London (Ontario), elle a obligé les exécutants à prendre des dispositions avec 15 corps de police distincts.

Un agent a consigné 25 infractions sur un parcours de 21 milles. Un autre a fait état de six contrevenants à un seul et unique passage à niveau. Certains conducteurs ont reçu un avertissement; d'autres ont été condamnés à une amende atteignant 132 $, et ont écopé de trois points de démérite.

Le programme des quasi-collisions fait intervenir des employés des chemins de fer qui communiquent par radio aux régulateurs le numéro de plaque d'immatriculation et la description des véhicules dont les conducteurs se comportent dangereusement aux passages à niveau. La police des chemins de fer transmet ces renseignements à la police locale pour que celle-ci puisse pourchasser les contrevenants et prendre les mesures appropriées.

La Fraternité des mécaniciens de locomotive et ses membres sont particulièrement actifs dans l'exécution de ce programme. Ils reconnaissent que les chauffards sont un danger pour les employés des chemins de fer, et ils encouragent leurs membres à participer à des émissions de radio et de télévision locales pour sensibiliser la population à ce problème. C'est ainsi qu'un mécanicien de locomotive de l'Ontario a rendu visite à plus de 15 000 élèves de la région de Brockville-Kingston pour les renseigner sur la sécurité ferroviaire.

« Les 49 chemins de fer du Canada partagent la même détermination d'assurer la sécurité d'exploitation des trains, et ils sont parmi les plus sûrs en Amérique du Nord », a déclaré M. Levesque. Il y a un certain nombre de raisons à cela, sans compter que les longs rails soudés et les roulements à rouleaux des essieux de wagon ont tous besoin d'un entretien réduit, et qu'une métallurgie améliorée a prolongé la vie utile de rails.

Ceux-ci, posés maintenant en tronçons d'un tiers de kilomètre et soudés de telle sorte que la longueur totale peut atteindre 16 km, sont posés également sur une plus grande partie de la voie principale et de la voie principale de deuxième catégorie. Pour surveiller l'état de la superstructure de la voie, les chemins de fer ont mis en service des voitures d'évaluation de la voie perfectionnées, qui ont recours à des capteurs ultrasoniques de pointe et à l'informatique pour inspecter la voie dans des conditions de charge simulées.

La commande centralisée de la circulation et les dispositifs de surveillance électroniques de la sécurité contribuent également à rendre les chemins de fer plus sécuritaires. Les détecteurs thermiques de voie, par exemple, balayent les essieux des trains qui passent pour détecter la surchauffe des paliers ou des roulements à rouleaux, qui peut causer un déraillement.

« Ces améliorations techniques, et des employés mieux formés, continuent à améliorer encore la fiche de sécurité déjà remarquable des chemins de fer », a poursuivi M. Levesque. L'industrie du transport par chemin de fer est très consciente de ses responsabilités à l'égard des collectivités qu'elle dessert et à l'égard de sa clientèle, qui exige que ses marchandises soient livrées sans dommages et avec la fiabilité voulue.

10 CONSEILS POUR VOUS SAUVER LA VIE OU SAUVER CELLE D'UN AMI

1. Soyez toujours prêt à arrêter à un passage à niveau.

2. Soyez à l'affût de la croix de Saint-André d'un passage à niveau. Certains passages à niveau, où la circulation est relativement dense, sont dotés de feux, d'une sonnerie ou de barrières.

3. Prêtez l'oreille aux sonneries d'avertissement et aux sifflets de locomotive. Pour éviter les distractions, diminuez le régime ou le volume des ventilateurs, des appareils de chauffage et des radios ou éteignez-les. Demandez aux enfants de rester tranquilles jusqu'à ce que vous ayez franchi sans danger le passage à niveau. Baissez si possible la vitre située de votre côté.

4. Obéissez aux signaux. N'essayez jamais de passer sous une barrière qui est en train de descendre, ni autour d'une barrière fermée. Si la barrière commence à descendre au moment où vous êtes en dessous, continuez d'avancer jusqu'à ce que vous ayez franchi la voie ferrée.

5. Si un agent de police ou un membre de l'équipe de train dirige la circulation au passage à niveau, obéissez à ses signaux.

6. Si un train passe, assurez-vous qu'un second train ne s'en vient pas sur une autre voie. Cela peut se produire et se produit effectivement.

7. Traversez les voies en première vitesse, et n'essayez pas de changer de vitesse en traversant.

8. Si le moteur cale au moment où vous êtes sur les voies, et qu'aucun train ne s'en vient, essayez de le remettre en marche. Si un train approche, éloignez-vous rapidement de votre véhicule et des voies, en vous dirigeant vers ce train pour éviter d'être heurté par des débris. Au moment de la collision, celui-ci sera projeté vers l'avant.

9. Si vous avez la vue obstruée sur une distance de 300 mètres dans les deux sens, n'essayez pas de traverser la ou les voies avant d'être certain qu'aucun train n'approche. Soyez particulièrement prudent par mauvais temps, car votre vue peut alors être obstruée.

10. Soyez toujours prêt à arrêter à un passage à niveau. Un train peut arriver en tout temps!

Personnes-ressources :

Ben Levesque
Opération Gareautrain
(514) 879-8558

Roger Cameron
Association des chemins de fer du Canada
(514) 879-5846

RENSEIGNEMENTS FERROVIAIRES

- Un train qui approche actionne les clignotants et les barrières environ 20 secondes avant son arrivée au passage à niveau.

- Un train de voyageurs qui comprend huit voitures et file à 100 km/h a besoin d'environ 1 070 mètres pour s'arrêter. Lorsqu'il file à 130 km/h, c'est d'environ 1 825 mètres dont il a besoin.

- Le train de marchandises moyen, qui comprend 150 wagons et circule à 59 km/h, a besoin d'environ 960 m pour s'arrêter. À 100 km/h, il lui faut quelque 2 500 m pour s'arrêter.

- Une automobile qui roule à 90 km/h a besoin d'environ 60 m pour s'arrêter.

- La locomotive moyenne pèse 110 tonnes.

- Le wagon couvert chargé pèse en moyenne 70 tonnes.

- L'automobile moyenne pèse moins de deux tonnes.

RENSEIGNEMENTS SUR LES PASSAGES À NIVEAU

Il y a environ 23 000 passages à niveau publics au Canada, dont 30 p. 100 sont pourvus de clignotants ou de clignotants et de barrières. Cinquante pour cent de tous les accidents surviennent à des passages à niveau dotés de cette signalisation, qui sont ceux où la circulation routière et ferroviaire est la plus dense.

Sauf aux endroits où un règlement municipal interdit le sifflement, les trains doivent siffler sur une distance d'au moins 400 mètres avant de franchir un passage à niveau public. Aux passages à niveau pourvus d'une signalisation ou d'une croix de Saint-André, après la vérification visuelle, le sifflet de la locomotive est le meilleur avertissement qu'un train approche.

La vitesse à laquelle un train franchit un passage à niveau dépend de plusieurs facteurs, notamment le volume du trafic ferroviaire, le rayon de courbure de la voie de roulement, les lignes de visibilité, etc. Sur les lignes à grande vitesse, les trains de marchandises peuvent franchir un passage à niveau à 105 km/h, et les trains de voyageurs à 162 km/h.

Pour doter de clignotants chaque passage à niveau du pays, il faudrait engager des frais de plus de 2 milliards de dollars.